

Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808)

*Versiones e interpretaciones:
revisitando la historiografía
sobre la apertura de los puertos brasileños (1808)*

*Versions and Interpretations:
Revisiting the Historiography
of the Opening of the Brazilian Ports (1808)*

Renato de Mattos*

Resumo

O artigo apresenta algumas das questões analisadas em nossa pesquisa de doutorado acerca das transformações verificadas nas relações mercantis e sociais na capitania de São Paulo após a chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro. Analisando parte da historiografia produzida sobre a chamada “Abertura dos Portos às Nações

*Doctor en Historia por la Universidade de São Paulo (São Paulo, Brasil). Este artículo hace parte de la tesis “Política e Negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)”, desarrollada por el autor en el Programa de Pós-Graduação em História Social de la Universidade de São Paulo y financiada por la Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp). Correo electrónico: renato.mattos@usp.br.  [orcid.org/ 0000-0001-7993-8672](https://orcid.org/0000-0001-7993-8672)

Amigas”, problematizamos suas repercussões na América lusa, evidenciando em que medida esta decisão constituiu efetivamente um marco do ponto de vista socioeconômico no Centro-Sul da colônia, seja em termos das relações entre os “portugueses” do Brasil e da Europa, seja em termos das vinculações com interesses britânicos.

Palavras-chave: abertura dos portos, Império português, Brasil colônia, comércio marítimo, historiografia.

Resumen

El artículo presenta algunos de los temas analizados en nuestra investigación doctoral terminada recientemente acerca de las transformaciones verificadas en las relaciones comerciales y sociales en la capitanía de São Paulo después de la llegada de la Corte portuguesa a Rio de Janeiro. Analizando parte de la historiografía producida por la conocida “Apertura de los Puertos a las Naciones Amigas”, cuestionamos sus efectos en la América portuguesa, mostrando hasta qué punto esta decisión ha creado un hito en el contexto socioeconómico en el centro-sur de la colonia, tanto en las relaciones entre los “portugueses” de Brasil y Europa, como en los enlaces con los intereses británicos.

Palabras clave: apertura de los puertos, Imperio Portugués, Brasil colonia, comercio marítimo, historiografia.

Abstract

This article demonstrates some of the issues addressed in our doctoral thesis on the transformations that were observed in the mercantile and social relationships in the capitanía of São Paulo after the arrival of the Portuguese Court in Rio de

Janeiro. Analyzing the historiography of “The Opening of the Ports to Friendly Nations”, we shall problematize its repercussions in the Portuguese America, highlighting to which extent that decision was effectively a milestone from a socioeconomic perspective for the central-southern colony, whether in terms of the relations between the “Portuguese” from Brazil and Europe or in terms of the connections with British interests.

Keywords: *opening of the ports, portuguese empire, colonial Brazil, maritime trade, historiography.*

Introdução

Sob muitos aspectos, o ano de 1808 foi interpretado por autores latino-americanos e europeus como um marco de extraordinário significado histórico. A relevância dessa data emerge como ponto de confluência nos estudos dos processos de independência das Américas portuguesa e espanhola, bem como das repercussões sociais e políticas verificadas na Europa durante o desenrolar das guerras napoleônicas.¹ Para os historiadores dedicados à análise das transformações ocorridas no Império luso nas primeiras décadas do século XIX, 1808 abrange um conjunto de “transformações únicas e absolutamente singulares no âmbito do processo histórico das relações até então mantidas entre a metrópole europeia e seus territórios ultramarinos” (Gouvêa 2009, 394).

Com o recrudescimento dos conflitos entre França e Inglaterra, a monarquia portuguesa encontrava-se diante de um impasse: de um lado, a crescente pressão para que o reino aderisse ao Bloqueio Continental determinado por Napoleão Bonaparte em 1806, que obrigava o fechamento dos portos aos navios da Grã-Bretan-

1. Entre os trabalhos dedicados ao estudo das transformações ocorridas nas Américas portuguesa e espanhola a partir de 1808 destacamos Manoel Chust (2007), João Paulo Garrido Pimenta (2006), John Lynch (1989), José Carlos Chiaramonte (1997) e Rafael de Bivar Marquese (2008).

ha sob a ameaça de invasão das tropas revolucionárias; de outro, caso as exigências francesas fossem acatadas, Portugal romperia com o seu tradicional aliado, correndo o risco de ter suas colônias atacadas pela esquadra inglesa.² Após meses de esforços despendidos pelo corpo diplomático português com o intuito de preservar a neutralidade do reino ibérico, em outubro de 1807, o príncipe regente D. João consentiu a transmigração da família real e de toda a sua Corte para a cidade do Rio de Janeiro. Viabilizada graças ao apoio da Inglaterra, que se comprometia a escoltar a esquadra lusitana em sua viagem para os trópicos, a solução adotada pelo regente português resultou no traslado de mais de 10 mil pessoas, entre membros da casa de Bragança, nobres e funcionários régios, além de documentos oficiais, bibliotecas e todo o aparato burocrático necessário à reorganização da monarquia no Brasil.³

A transferência da sede da Corte para o Brasil e o consecutivo processo de instalação do Estado português em solo americano representou um “impacto dramático” não apenas para a vida cotidiana da cidade do Rio de Janeiro, mas também para todos os súditos que integravam o vasto império. Assim, logo nos primeiros meses que se seguiram ao desembarque do regente D. João no Brasil, é notório o caráter prioritário que assumiram as medidas destinadas ao restabelecimento dos principais órgãos administrativos lusitanos.⁴

Com efeito, a instalação da Corte na cidade do Rio de Janeiro pressupôs o esforço das autoridades tendo em vista o acréscimo da arrecadação.⁵ O “furor tributário” suscitado pela instalação da Corte no Brasil viabilizou a consecução dos planos “longamente acalentados” pelo ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho de estabelecer novos impostos no interior nos domínios americanos, entre os quais a Décima Urbana, calculada sobre o valor dos prédios habitados, e a Sisa, que recaía sobre 10% dos valores das compras, vendas ou arrematações de bens móveis (Costa 2003, 171).

2. Sobre as repercussões das guerras napoleônicas na Península Ibérica consultar José Luís Cardoso (2010, 39-60) e Jorge Borges de Macedo (1990).

3. As transformações verificadas no Rio de Janeiro após a transferência da Corte portuguesa foram examinadas por Kirsten Schultz (2008) e Jurandir Malerba (2000).

4. Cf. Maria de Fátima Silva Gouvêa (2005, 707-752) e Ana Canas Delgado Martins (2007).

5. Cf. Heloísa Liberalli Belloto (1986); e Arnaldo Sampaio de Moraes Godoy (2008).

Ademais, a reforma fiscal inspirada pelos ministros de D. João também se alicerçou na fixação de taxas que incidiam sobre o comércio marítimo, dentre as quais, a historiografia sobre o período realçou as que foram estabelecidas pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808. Em seus termos, a medida tornava “admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportados, ou em navios estrangeiros” que na ocasião se conservavam “em paz e harmonia” com o reino de Portugal, além de fixar a taxa de 24% *ad valorem* sobre os produtos importados desembarcados nos portos brasileiros (Collecção das Leis do Brazil 1890, 2).

Em que pese o caráter “interino e provisório” da Carta Régia de janeiro de 1808, cuja abrangência e validade ficavam restritas até a consolidação de “um sistema geral” que regulasse “semelhantes matérias”, parte expressiva das interpretações elaboradas sobre o período joanino alçou a chamada “abertura dos portos às nações amigas” ao *status* de ponto de inflexão histórica. Ora compreendida como um prenúncio do processo que culminou na Independência em 1822, ora como marco definidor da supressão do sistema colonial, a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808 ainda hoje nos tem sido apresentada enquanto fato definido e irreduzível, perfeitamente encadeado aos demais eventos que compõem a cronologia consagrada do processo de formação da nacionalidade e do Estado brasileiros (Oliveira 2009, 15-54). Nesse sentido, reconhecendo que o tema e as interpretações sobre o episódio revestem-se de enorme complexidade, examinaremos primeiramente os modos pelos quais o tema foi registrado e interpretado desde o limiar do século XIX, quando José da Silva Lisboa, futuro visconde de Cairu, erigiu versões e argumentos sobre os quais muitas das interpretações formuladas sobre a abertura dos portos permanecem ainda hoje atreladas. Em seguida, à luz dos recentes trabalhos elaborados sobre os aspectos políticos e econômicos do Império luso-brasileiro nas décadas finais do XVIII e início do XIX, problematizaremos algumas das principais imagens cristalizadas sobre o tema, questionando, especialmente, as generalizações que obstaram a compreensão das especificidades regionais da América portuguesa à época da transferência da família real.

Da “suspensão do Pacto Colonial” ao avanço mercantil britânico: interpretações e abordagens sobre abertura dos portos brasileiros (1808)

Com o intuito de celebrar a aclamação do príncipe regente D. João como rei de Portugal, José da Silva Lisboa, então deputado da Real Junta do Comércio e desembargador da Casa de Suplicação do Reino do Brasil,⁶ foi encarregado de redigir a *Memória dos benefícios políticos de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*. Editada pela Impressão Régia, tempos depois da cerimônia de aclamação do monarca português —realizada em fevereiro de 1818 na cidade do Rio de Janeiro—, a Memória era, conforme frisava o próprio autor, “digna de atenção pela matéria”, pois trazia a público “observações históricas e econômicas, para mostrar a grandeza dos benefícios soberanos desde esse tempo, e afervorar os espíritos dos compatriotas, a fim de fazerem cordiais e perenes votos de ser longo e próspero o reinado de El-Rei Nosso Senhor” (Lisboa 1818, 5).

Tomando a data de 1808 como ponto de inflexão da história da monarquia portuguesa, Silva Lisboa compôs a cronologia dos eventos subsequentes à transferência da família real, a partir da distinção dos episódios da abertura dos portos e da assinatura dos tratados de aliança e comércio com a Inglaterra em 1810 (Collecção das Leis do Brazil 1891, 43-51), os quais, a seu ver, configuravam os acontecimentos decisivos do processo de reorganização da Coroa lusitana no Rio de Janeiro. De acordo com Tereza Cristina Kirschner (2009, 191), ao enfatizar os marcos de 1808 e 1810, Silva Lisboa procurava responder aos “adeptos dos princípios revolucionários franceses”, registrando quais medidas adotadas pelo regente português visavam ao “fortalecimento de um poderoso império com sede no Brasil, estruturado economicamente na base do livre comércio”. Publicada poucos meses após o movimento revolucionário pernambucano de 1817, que teria sido debelado, segundo a autora, “com ampla aprovação das elites do Sudeste”, a Memória expressava “um otimismo em relação

6. Sobre a influência de José da Silva Lisboa no pensamento econômico luso-brasileiro ver Antônio Penalves Rocha (2001).

ao futuro do Império luso-brasileiro”. Essa expectativa pautava-se na crença de que o crescimento do comércio e da população do Rio de Janeiro, a partir da abertura dos portos (em 1808) e da elevação do Brasil a reino (em 1815) consolidava, “ao mesmo tempo, a autoridade régia e a unidade do império” (Kirschner 2009, 191).

De acordo com Silva Lisboa, após o desembarque em Salvador, o príncipe regente, movido por “espontânea resolução”, assinou em 28 de janeiro de 1808 a Carta Régia que instituía a “abertura dos portos do Brasil a todas as Nações pacíficas, e admissão provisória de todos os gêneros, fazendas, e mercadorias, exceto dos de notório Real Estanco” (Lisboa 1818, 66-67). A decisão de D. João teria inaugurado uma “nova Grande Era nos Anais da Civilização”, pois, ao mesmo tempo em que suspendia “interinamente” o “sistema colonial”, lançava as bases fundamentais para o estabelecimento do “liberal sistema econômico”. Ademais, segundo o autor, a manutenção do chamado “sistema colonial” atendia somente à “exorbitância das pretensões dos Comerciantes, e Fabricantes” reinóis, bem como aos negociantes satisfeitos com a “curta razão da trivial carreira do Brasil e Guiné, mui pouco na Índia, e China, a troco da incalculável perda da Ciência Mercantil, da Potência Marítima e do estabelecimento de Casas de Comércio na Europa” (Lisboa 1818, 118).

Anos mais tarde, ao analisar as transformações engendradas após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, Francisco Adolfo de Varnhagen, na História geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal (1877), aproximava suas considerações daquelas apresentadas por Silva Lisboa, especialmente ao destacar a abertura dos portos como medida responsável pela anulação do estatuto colonial da América portuguesa. Elaborada na década de 1850, a obra integrava o projeto fomentado pelo Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB) para a consolidação da história nacional amparada no levantamento e arranjo de ampla documentação.⁷ Assim, convencido de que “a verdade é a alma da História, que só ela pode oferecer harmonia eterna entre os fatos narrados [e] que o verdadeiro critério da verdade histórica não se pode aquilatar senão pela concordância nos incidentes”, Varnhagen tencionava “remontar” a história dos “feitos gloriosos

7. Cf. Arno Wehling (1999), Nilo Odalia (1997) e Lúcia Maria Paschoal Guimarães (2010, 59-76).

dos antigos portugueses” antes do surgimento do império e da nação brasileiros (Varnhagen 1877, 10).

De acordo com o autor, ao mesmo tempo em que “libertou” o comércio do “jugo colonial”, a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 possibilitou o delineamento da “nacionalidade brasileira” ao ensejar as condições necessárias para a emancipação econômica e política do Brasil. Sob esta perspectiva, Varnhagen afirmava que a elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves, em 1815, representava um “ato diplomático” cuja função era notificar aos governos das nações aliadas uma situação que já era amplamente difundida entre os súditos portugueses e até mesmo entre os europeus. Conforme o autor, “para nós o Brasil já sem essa declaração era reino emancipado desde 1808, e assim reputava a própria Europa” (Varnhagen 1877, 1103-1104).

Da mesma forma, em obra editada por ocasião das comemorações do centenário do desembarque da família real para o Brasil, Manuel de Oliveira Lima (1908) distinguia a abertura dos portos como a responsável pelo fim da sujeição colonial e a configuração de um Reino “autônomo e emancipado” de sua antiga metrópole, mas que ainda se mantinha subordinado à autoridade do monarca português. Em outros termos, assim como Varnhagen, Oliveira Lima compreendia a proclamação da Independência enquanto reiteração das circunstâncias políticas e econômicas estabelecidas em 1808 após a transferência da Corte para a América e a assinatura da Carta de abertura dos portos (Tavares 2003; Malatian 2001).

Todavia, Oliveira Lima declarava que a abertura dos portos não deveria ser entendida como uma “desinteressada e intencional cortesia do príncipe regente aos seus súditos ultramarinos”, mas sim, como uma “precaução econômica necessária e inadiável” face à desarticulação do comércio marítimo entre os reinos de Portugal e Inglaterra (Lima 1908, 210). Assim, para o autor, a franqueza dos portos: “[...] foi realmente decretada muito para compensar das suas perdas os aliados do Reino, senhores do mar e únicos para quem naquela data tinha valor a concessão, a qual contrabalançou de algum modo o prejuízo resultante dos portos peninsulares trancados ao seu comércio” (Lima 1908, 211).

Em sua análise, Oliveira Lima sublinhou que a abertura dos portos atendia exclusivamente aos interesses ingleses e aos grupos radicados no Brasil, enquanto que, em Portugal, os efeitos seriam drásticos para o comércio e para a indústria. No entanto, apesar das vantagens do livre comércio, os negociantes ingleses não estavam satisfeitos com os preços obtidos com as vendas de seus manufaturados no mercado brasileiro. Conforme o autor, os interesses comerciais britânicos seriam plenamente contemplados após a assinatura dos tratados de aliança e comércio de 1810 que, em razão de seu caráter unilateral, foram comumente descritos pela historiografia sob o epíteto de “tratados desiguais”.⁸

Em contrapartida, Tobias Monteiro (1927) procurou relativizar os nexos articulados por Oliveira Lima entre a abertura dos portos e a satisfação dos interesses comerciais ingleses. Alicerçando suas análises em registros oficiais do período, especialmente nas correspondências trocadas entre os diplomatas portugueses e britânicos, o autor afirmava que a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 resultava exclusivamente da iniciativa do príncipe D. João, já que seus conselheiros mais próximos ainda não tinham desembarcado na cidade de Salvador por ocasião da assinatura do documento.

Ao considerar que a assinatura da Carta Régia de 1808 decorria exclusivamente da iniciativa de D. João e dos conselhos de José da Silva Lisboa, Tobias Monteiro refutava interpretações que designavam a abertura dos portos como manifestação da ingerência inglesa nas principais decisões tomadas pela Coroa portuguesa em solo americano. Segundo o autor, enquanto o regente esteve em Salvador, não havia nenhum representante da Inglaterra que o estivesse pressionando para que a abertura dos portos fosse instaurada. Da mesma forma, Monteiro questionava a hipótese de que no momento do desembarque na Bahia, a Coroa portuguesa já estivesse munida de instruções inglesas relativas à franqueza do comércio marítimo brasileiro. A argumentação apresentada pelo autor fundamentava-se no artigo adicional da Convenção Secreta de Londres, assinada em 22 de outubro de 1807, na qual ficava acordado que:

8. Sobre as relações diplomáticas entre a Corte portuguesa e a Inglaterra nas décadas iniciais do século XIX ver Olga Pantaleão (1965, 64-99), Alan Krebs Manchester (1973) e Guilherme de Paula Costa Santos (2007).

No caso da clausura dos portos de Portugal à bandeira inglesa, será estabelecido um porto na ilha de Santa Catarina ou em qualquer outro lugar da costa do Brasil, onde todas as mercadorias inglesas, que ao presente são admitidas em Portugal, serão importadas livremente em embarcações inglesas, pagando os mesmos direitos que se pagam atualmente pelos mesmos artigos nos portos de Portugal, e este arranjo durará até novo acordo (Castro 1857, 251).

Com base nesta cláusula,⁹ Tobias Monteiro (1927) concluía que a Inglaterra não pleiteava a instauração da “liberdade do comércio universal”, e sim a concessão de um porto exclusivo na América portuguesa — “na ilha de Santa Catarina ou em qualquer outro lugar da costa do Brasil” — para escoar suas mercadorias. Portanto, em sua leitura, a abertura dos portos a todas as nações aliadas de Portugal, tal como fora regulada pelo príncipe regente, frustrava os interesses comerciais britânicos, pois, “apesar da imensa superioridade da sua marinha mercante sobre as demais potências, procurava a Inglaterra arredar concorrentes, ou pelo menos dificultar-lhes o movimento” (Monteiro 1927, 212).

A cristalização do ano de 1808 como ponto de inflexão da história brasileira deve-se, também, às considerações formuladas por Caio Prado Júnior em diferentes momentos da composição de sua obra. Em seu trabalho *Evolução Política do Brasil e outros estudos* (1933), o autor enfatiza que a transferência da Corte portuguesa constituiu praticamente a realização da independência brasileira” (Prado Júnior 1933, 43). Para o autor, a importância da data residia no caráter excepcional que a presença da família real na América portuguesa imprimiu ao processo de Independência do Brasil em relação às demais colônias americanas, uma vez que, estabelecido no Rio de Janeiro, o próprio governo metropolitano lançava as bases da autonomia brasileira ao abolir “uma atrás da outra, as velhas engrenagens da administração colonial, e substituí-las por outras já de uma nação soberana” (Prado Júnior 1933, 43). Ou seja, frente às características mercantis da colonização, só

9. Sobre o tratado secreto assinado em 1807 entre o monarca português e a Inglaterra ver José de Almada (1946) e Valentim Alexandre (1993).

a transferência da Corte e a inversão que gerou poderiam criar ou dar desenvolvimento à luta pela autonomia. Nesse sentido, Caio Prado ponderou que:

O certo é que se os marcos cronológicos com que os historiadores assinalam a evolução social e política dos povos se não estribassem unicamente nos caracteres externos e formais dos fatos, mas refletissem a sua significação íntima, a Independência brasileira seria antedatada de quatorze anos, e se contaria justamente da transferência da Corte em 1808 (Prado Júnior 1933, 43).

Em sua *História Econômica do Brasil* (1945), Caio Prado aprofundou suas reflexões em torno das consequências engendradas após a implantação da sede da monarquia portuguesa no Rio de Janeiro. Nesse sentido, atendo-se ao exame dos significados da abertura dos portos, descrita como o marco da “libertação econômica do Brasil”, o autor ressaltou que a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 resultou da confluência de fatores externos e internos à colônia. Referindo-se à “força exterior e geral” responsável pela franquia dos portos brasileiros, Caio Prado assinalou a “desagregação do regime colonial” encetada na segunda metade do século XVIII pelo avanço da industrialização inglesa. Segundo o autor, “o aparecimento do capitalismo industrial em substituição ao antigo e decadente capitalismo comercial” culminou no “declínio do antigo sistema colonial”, fundado “naquilo que se convencionou chamar o Pacto Colonial, e que representa o exclusivismo do comércio das colônias para as respectivas metrópoles” (Prado Júnior 1945, 88).

Constituindo “corpos imensos de cabeças pequenas”, as colônias ibéricas na América logo seriam abaladas pelo “comércio e intercuro do universo” (Prado Júnior 1945, 88-89). No âmbito das relações estabelecidas entre Portugal e Brasil, Caio Prado enfatizou o descompasso entre o “empobrecido” reino europeu, tido como “simples intermediário imposto e parasitário”, e a colônia, cuja força produtiva se encontrava em “franca expansão”. Nesse contexto, D. João instituiu a abertura dos portos “libertando a colônia dos entraves que três séculos de sujeição tinham acumulado em oposição ao seu livre desenvolvimento” (Prado Júnior 1945, 94). Conforme o autor:

Destruía-se assim, de um golpe, a base essencial em que assentava o domínio colonial português. Medida de tamanho alcance, tomada assim de afogadilho, explica-se pelas circunstâncias do momento, pois o comércio português ultramarino achava-se virtualmente interrompido pela ocupação inimiga do território metropolitano; e a menos de isolar completamente o Brasil do mundo exterior, não havia senão franqueá-lo ao comércio e à navegação de outros países. A medida foi aliás tomada em caráter provisório (o texto do decreto o declara expressamente); e isto já mostra que não foi ditada por nenhuma alta consideração política ou por uma nova orientação imprimida deliberadamente aos negócios coloniais, mas por simples contingências imperiosas do momento. Manter-se-á em vigor mesmo depois que os exércitos napoleônicos são definitivamente expulsos do território português (1809); mas isto é porque já não era mais possível voltar atrás (Prado Júnior 1945, 91).

Embora a abertura dos portos fosse designada como uma decisão “ditada por nenhuma alta consideração política”, resultante das “contingências imperiosas do momento”, Caio Prado Júnior, em ambas as obras mencionadas, reconheceu que a medida derivou da pressão britânica em vistas ao estabelecimento do comércio livre com a América portuguesa. Para o autor, ao franquear os portos brasileiros, o regente teria beneficiado em grande parte os interesses comerciais ingleses; por sua vez, a primazia comercial britânica somente teria sido assegurada após a assinatura dos tratados de 1810 e o estabelecimento das tarifas preferenciais fixadas sobre os produtos importados pela Inglaterra.

Celso Furtado, no clássico livro *Formação Econômica do Brasil* (1964), desenvolveu algumas das inferências apresentadas por Caio Prado Júnior, particularmente ao enunciar que a abertura dos portos “resultava de uma imposição dos acontecimentos”. Para o autor, após a ocupação do reino de Portugal pelas tropas francesas, “desapareceu o entreposto que representava Lisboa para o comércio da colônia, tornando-se indispensável o contato direto com os mercados ainda acessíveis” (Furtado 1964, 114).

Mesmo admitindo que a franqueza dos portos “na prática beneficiaria quase exclusivamente aos ingleses”, Celso Furtado afirmou que a decisão tomada em 28 de janeiro de 1808 teria sido fundamentada em argumentos apresentados pelo conselheiro baiano José da Silva Lisboa. Nesse sentido, relativiza a pressão inglesa

exercida junto ao regente na ocasião da assinatura da abertura dos portos e revela a existência de grupos de “grandes senhores agrícolas” que possuíam “consciência clara de que Portugal constituía um entreposto oneroso” (Furtado 1964, 116). Para esses grupos, segundo o autor: “O desaparecimento do entreposto lusitano logo se traduziu em baixa de preços nas mercadorias importadas, maior abundância de suprimentos, facilidades de crédito mais amplas e outras óbvias vantagens para a classe de grandes agricultores” (Furtado 1964, 116).

Assim, se a abertura dos portos em 1808 resultou, em grande parte, da atuação de grupos de produtores radicados na colônia, os quais estavam dispostos a implantar “urgentemente a liberdade de comércio”, foram os tratados de 1810 que “transformaram a Inglaterra em potência privilegiada, com direitos de extraterritorialidade e tarifas preferenciais a níveis extremamente baixos” (Furtado 1964, 114-115). Constituindo “em toda a primeira metade do século, uma séria limitação à autonomia do governo brasileiro no setor econômico”, os termos acordados nos tratados de 1810 contribuiriam, embora de forma indireta, “para que se formasse uma clara consciência da necessidade de lograr a plena independência política” (Furtado 1964, 116).

Por sua vez, em artigo dedicado à análise das rupturas e permanências das estruturas coloniais no processo de formação do Império brasileiro, Sérgio Buarque de Holanda ressaltou que, até a vinda da Corte em 1808, os habitantes da América portuguesa encontravam-se “dispersos pela distância, pela dificuldade de comunicação, pela mútua ignorância, pela diversidade, não raro, de interesses locais” (Holanda 1970, 9-39). A superação dos “contrastos ou indiferenças” que separavam os colonos ganhou “novo alento desde a instalação no Rio de Janeiro da Corte”, pois, acompanhada de um “imenso séquito de funcionários, fâmulos, e parasitas”, a presença da família real evidenciou a “debilidade de um domínio que a simples distância aureolara na colônia de formidável prestígio” (Holanda 1970, 11).

Para o autor, ao mesmo tempo em que suscitou nos súditos americanos —“mesmo quando procedam das classes ínfimas”— um “melhor senso de realidade” sobre os seus dominadores, o convívio “forçado” com reinóis portugueses entre outros estrangeiros, ensejou a unidade dos povos antes dispersos na vasta colônia.

Nesse sentido, segundo Sérgio Buarque, a partir das transformações decorridas após a instalação da Corte no Brasil em 1808, a exemplo da abertura dos portos, assinala-se “uma fecunda transição [...] entre o nosso passado colonial e as nossas instituições nacionais” (Holanda 1970, 39).

Ao perscrutar a legislação produzida nos anos que antecederam a Independência, Emília Viotti da Costa (1968, 64-125) propôs o exame da transferência da Corte portuguesa e de suas repercussões sociais, políticas e econômicas a partir das “determinações gerais que lhe conferem significado”. Reelaborando argumentos construídos por Caio Prado Júnior, a autora relacionou o rompimento político entre o Brasil e Portugal no quadro abrangente da “crise do sistema colonial mercantilista” desencadeada pela “transição do capitalismo comercial” para o “capitalismo industrial”.

Para Costa, a partir das décadas finais do século XVIII é possível verificar o acirramento dos conflitos entre colonos, negociantes metropolitanos e representantes do governo português, o que tornou “com o tempo, cada vez mais odiosos os monopólios e as restrições comerciais, criando na colônia um ambiente hostil à metrópole e receptivo à pregação revolucionária”. Assim, logo após desembarcar no Brasil e constatar a tensão gerada pelo “antagonismo latente” entre colonos e reinóis, D. João decretou a abertura dos portos “em caráter provisório, ao comércio direto estrangeiro, ressaltando os gêneros estancados” (Costa 1968, 83 e 86).

Segundo a autora, após a assinatura da Carta Régia de 1808, seguiram-se diversas resoluções com o intuito de apaziguar os setores da sociedade colonial insatisfeitos com os “entraves à produção e ao comércio”. Dentre essas medidas, Costa destacou o Alvará de 1º de abril de 1808, que permitia o livre estabelecimento de fábricas e manufaturas, e o Decreto de 18 de julho de 1814, que tornava livre a entrada de navios de qualquer nação nos portos lusitanos, assim como a saída de embarcações portuguesas para portos estrangeiros.

Todavia, ao mesmo tempo em que as “medidas liberais” adotadas pelo príncipe regente contemplavam “a maioria das populações coloniais”, grupos de produtores e negociantes portugueses manifestavam-se em defesa da manutenção de

privilégios e restrições favoráveis aos seus interesses. Desse modo, as decisões tomadas pela Corte portuguesa no Brasil:

[...] oscilavam entre a necessidade de liberalizar a economia, de acordo com as tendências da época e as exigências britânicas, o que a levava a aceitar os princípios do livre cambismo, e a necessidade de manter numerosas restrições indispensáveis à proteção dos interesses portugueses, o que o levava a tomar disposições nitidamente mercantilistas (Costa 1968, 91).

Para a autora, a simultaneidade da aplicação de princípios “mercantilistas” e “livre-cambistas” evidenciava o caráter “contraditório” da política econômica de D. João. Da mesma forma, a autora acusava a “incoerência” de algumas das principais propostas “liberais” da Coroa portuguesa, a exemplo da “provisoriedade” da abertura dos portos, bem como o fato de que, em seus termos, a Carta Régia de 1808 excluía do livre comércio o pau-brasil, entre outros gêneros estancados. Mas, conforme Costa (1968, 94), a transferência da Corte para o Brasil aliada às “contradições” das medidas adotadas por D. João contribuíram para o agravamento da “oposição” de interesses entre colônia e metrópole, o que resultou no crescimento “do número dos que lutavam pela implantação de formas representativas de governo”. No entanto, as “ideias liberais” assumiriam diferentes contornos entre os grupos antagônicos, uma vez que, para os colonos, a “adesão ao liberalismo significava adesão às ideias livre-cambistas; para os metropolitanos significava o desejo de cercear as arbitrariedades do poder real que, por sua política liberal, prejudicava os interesses dos portugueses” (Costa 1968, 95).

Assim, para Emília Viotti da Costa, a “impraticabilidade da monarquia dual” e o efetivo rompimento entre os reinos do Brasil e Portugal resultaram, em grande parte, da “intransigência” das Cortes de Lisboa e de suas pretensões “recolonizadoras”. No entanto, se por um lado, “a revolução liberal do Porto continha, nos seus fundamentos, uma intenção antiliberal” (Costa 1968, 95), por outro, no Brasil, era perceptível a “pobreza ideológica” dos grupos que delinearam a Independência. Conforme a autora, apesar da ruptura dos vínculos coloniais, representantes da “classe agrária”, associados ao “imperialismo inglês”, preservaram as “estruturas”

de produção assentadas no trabalho escravo. Portanto, ao sublinhar que o liberalismo “não teria condições de assumir seu significado pleno num país onde a burguesia industrial não chegara a se formar e em que a economia continuava voltada para o exterior”, Costa (1968, 106) enfatiza a “incompatibilidade” entre os princípios liberais e a preponderância das “elites agrárias” perante a “massa inculta” constituída por homens livres pobres e escravos.

Por seu turno, em seu estudo clássico sobre o reajustamento das relações entre Portugal e Brasil durante a crise dos mecanismos estruturais do “Sistema Colonial mercantilista”, Fernando Novais (2001) analisou o conjunto de medidas adotadas pelas autoridades portuguesas em vistas à restituição da ordem colonial. Para o autor, as tensões entre o reino português e suas colônias teriam se agravado ainda mais às vésperas do embarque da Corte para o Brasil em 1807, momento em que, “para preservar o sistema, a perspectiva reformista avançou corajosamente até as suas fronteiras, e mesmo forçou-as: não hesitou, ainda para salvar o sistema, em sacrificar temporariamente a metrópole” (Novais 2001, 301).

Reconhecendo que a colônia americana era essencial para a preservação do reino, “não só enquanto metrópole, mas enquanto estado soberano”, estadistas portugueses adeptos da perspectiva “reformista” optaram pela transferência da sede da monarquia para o Brasil. Para o autor, a data de 1808 assinala a “inversão do pacto”, no qual a colônia passou a “comandar a mudança e acaba por assimilar a metrópole” (Novais 2001, 302).

Em artigo dedicado ao estudo da balança comercial portuguesa em fins do século XVIII e início do XIX, Fernando Novais desdobrou suas análises acerca da abertura dos portos no âmbito da conjuntura econômica da “última fase do colonialismo mercantilista” (Novais 2005, 105-126). Referenciando-se em autores já mencionados, a exemplo de José da Silva Lisboa e Caio Prado Júnior, o autor realçou a importância da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, considerada como o marco da “suspensão do Sistema Colonial”. De acordo com Novais, embora estivesse ligada “intimamente à política portuguesa, por derivar da migração da Corte bragançina para a colônia americana”, a abertura dos portos teria sido a responsável pela

“ruptura do Pacto Colonial”, tornando-se assim, a “raiz das tensões de toda ordem que se desencadeiam na metrópole e na colônia”, culminando no movimento de Independência do Brasil e na revolução liberal em Portugal (Novais 2001, 106).

Revisitando algumas das inferências enunciadas por Varnhagen, Prado Júnior e Holanda, Maria Odila Leite da Silva Dias (2005, 7-37) propôs o exame do período joanino a partir da apreensão dos mecanismos internos intrínsecos ao processo de formação da nacionalidade brasileira. Para a autora, os estudos dedicados à análise da Independência enquanto movimento decorrente da associação entre interesses das “classes agrárias brasileiras” e o “imperialismo inglês” resultaram em interpretações demasiadamente esquemáticas e simplificadoras de “um quadro por demais complexo” (Dias 2005, 11). Nesse sentido, a autora questionou o “apego à imagem da colônia em luta contra a metrópole”, bem como o episódio do 7 de setembro como marco efetivo da emancipação política do Brasil. Conforme Maria Odila: “[...] a consumação formal da separação política foi provocada pelas dissidências internas de Portugal, expressas no programa dos revolucionários liberais do Porto e não afetaria o processo brasileiro já desencadeado com a vinda da Corte em 1808” (Dias 2005, 12).

Conforme a autora, após a instalação da Corte na América portuguesa, diversas medidas foram adotadas pelo regente com o intuito de “reorganizar a metrópole na colônia” a partir do estabelecimento e da consolidação de um “novo Império no Brasil”. Verificou-se o “recrudescimento dos processos de colonização”, expresso no enraizamento de interesses portugueses no Centro-Sul da colônia, a exemplo da integração da Corte do Rio de Janeiro com as demais regiões do Brasil por intermédio do comércio de abastecimento, assim como o entrelaçamento de interesses comerciais e agrários de grupos locais com os “privilégios administrativos e o nepotismo do monarca” (Dias 2005, 19-20).

Nesse sentido, a abertura dos portos enquadra-se no conjunto de diretrizes empregadas em vistas à “transformação da colônia em metrópole”, uma vez que, assinada a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, “pela primeira vez, desde o início da colonização, configuravam-se nos trópicos portugueses preocupações próprias

de uma colônia de povoamento e não apenas de exploração ou feitoria comercial” (Dias 2005, 33-34). Ademais, ao enfatizar que a sociedade colonial não estava apta para “fomentar movimentos de liberação de cunho propriamente nacionalista no sentido burguês do século XIX” (Dias 2005, 18), a autora concluiu que a “única solução aceitável” para a manutenção da estrutura social e econômica colonial, fundamentada no trabalho escravo, era a “transformação da colônia em metrópole interiorizada”. Dessa constatação, a autora sublinha o caráter conservador da Independência e da formação do estado monárquico brasileiro:

O fato é que a semente da ‘nacionalidade’ nada teria de revolucionário: a monarquia, a continuidade da ordem existente eram as grandes preocupações dos homens que forjaram a transição para o Império [...] A semente da integração nacional seria, pois, lançada pela nova Corte como um prolongamento da administração e da estrutura colonial, um ato de vontade de portugueses adventícios, cimentada pela dependência e colaboração dos nativos e forjada pela pressão dos ingleses que queriam desfrutar do comércio sem ter de administrar [...] (Dias 2005, 32).

Embora sob perspectivas distintas, os autores aqui brevemente analisados compartilham de algumas premissas sobre o tema. A primeira delas, e talvez a mais nítida, refere-se ao modo como, independentemente dos sentidos conferidos às transformações desencadeadas pela abertura dos portos, cada um dos estudos sustentou sem alterações a periodização cristalizada, em 1818, por José da Silva Lisboa. Nesse sentido, seja como marco de superação do estatuto colonial, ou mesmo como indício claro do avanço hegemônico britânico no âmbito das práticas comerciais brasileiras, a decisão emerge na grande maioria dos trabalhos como expressão máxima do “caráter incontornável da ruptura e da descontinuidade estabelecida pelo ineditismo da situação” (Gouvêa 2009, 401).

Problematizando os significados da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808

Nas últimas décadas, diversos estudos problematizaram as interpretações que comumente compreenderam a abertura dos portos como marco de transformação nas relações mercantis travadas entre as diversas partes do Império português. Nesse sentido, destaca-se o estudo de Cecília Helena de Salles Oliveira (1999) acerca da Independência e da conformação do Império do Brasil. Ao investigar a matização da sociedade fluminense no início da década de 1820, especialmente os confrontos entre grupos proprietários antagônicos e as contradições que permeavam as relações estabelecidas entre os homens livres, a autora afirmou que as transformações que se operavam no Rio de Janeiro antecederam a transferência da Corte portuguesa e a consecutiva abertura dos portos em 1808, pois estas se relacionavam “às mudanças que marcaram a partir de 1750, a política metropolitana e as condições do mercado internacional propiciadas pela produção manufatureira” (Oliveira 1999, 61).

Assim, contrariando os autores que interpretaram o processo histórico da Independência de forma linear e evolutiva desde a transferência da família real em 1808 até o “Grito do Ipiranga” em 1822, Oliveira apreende os embates políticos que delinearam o rompimento entre o Brasil e Portugal a partir das mudanças ocorridas no Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII, período marcado pelo incremento das lavouras de cana-de-açúcar, algodão, anil, tabaco e gêneros alimentícios “em terras devolutas, nas áreas ocupadas por posseiros e em sesmarias anteriormente pertencentes à Companhia de Jesus” (Oliveira 1999, 61).

Fundamentando suas reflexões na análise de diversificada documentação de época, aliada às considerações elaboradas por Maria Sylvia de Carvalho Franco (1969), Oliveira sublinhou que as transformações em curso no Rio de Janeiro e nas demais regiões da América portuguesa, entre a segunda metade do século XVIII e início do XIX, constituíam manifestações particulares da “desorganização das regulamentações do Antigo Regime e da conformação de relações de mercado liberais” (Oliveira 1999, 63). Portanto, para a autora, o estudo das circunstâncias históricas que envolveram a

política joanina desde a transferência da Corte portuguesa para o Brasil até as vésperas da proclamação da Independência requer o reconhecimento da complexidade e das nuances da sociedade colonial expressas no movimento contraditório e conflitante “protagonizado tanto por proprietários e empreendedores de grandes recursos quanto por pequenos produtores e consumidores” (Oliveira 1999, 62).

A particularidade do processo histórico de formação do Estado brasileiro também foi investigada por Maria de Lourdes Viana Lyra (1994), em seu estudo sobre a atuação dos chamados “ilustrados luso-brasileiros” na construção de projeto político que visava erigir um “poderoso império” no Brasil. A partir da análise dos discursos produzidos em princípios do século XIX por membros que integravam a Corte, Lyra discutiu as práticas e o imaginário político que norteavam “portugueses” da América e da Europa em vistas ao rearranjo dos vínculos que uniam os súditos do monarca português em ambos continentes.

Contrariando as acepções propostas por Emilia Viotti da Costa (1968) acerca do suposto caráter “incoerente” das medidas adotadas pela Coroa portuguesa, assim como a “pobreza ideológica” dos políticos que assessoravam D. João e que comandavam as decisões na Corte, Lyra afirmou que, se atentarmos para as diretrizes traçadas no período, perceberemos a direção “objetivada e a coerência da política executada, quanto à marca do reformismo ilustrado e ao engajamento dos atores em cena, por aqueles que vinham atuando em torno da efetivação do projeto de reestruturação do novo Império lusitano” (Lyra 1994, 131-132).

Reunindo aspectos do ideário da “ilustração” aos princípios do liberalismo econômico, alguns dos membros da Corte, a exemplo de D. Rodrigo de Souza Coutinho, defendiam a reorganização do Império português a partir de sua porção mais rica. Assim, pressupunha-se a apropriação de riquezas naturais e mercantis da América portuguesa, bem como a “emancipação” do Brasil a partir de sua elevação a Reino Unido a Portugal e Algarves. Segundo a autora:

Esse modelo de emancipação sem a implicação de ruptura, na verdade, adaptava à realidade do Estado português a ideia de autonomia “voluntária” esboçada por Adam Smith, ao aconselhar ao governo inglês a aceitação da autodeterminação

das colônias da América em favor da preservação dos laços de amizade e de “afeto natural” destas para com a “mãe-pátria”, caminho eficaz na manutenção das relações comerciais e da convivência amigável entre a “afeição paternal de um lado e o mesmo respeito filial do outro”. Esse era o modelo inovador seguido pelo reformismo ilustrado (Lyra 1994, 143).

Para Lyra, o modelo de Reino Unido adotado em 1815 representava a consumação dos planos concebidos pelos ilustrados “luso-brasileiros” em fins do século XVIII, ou seja, a consolidação do “novo império” a partir da coexistência de “estados iguais unidos pelos interesses recíprocos” (Lyra 1994, 159). Ademais, a autora afirmou que a associação entre “emancipação” e “independência” ofuscou a compreensão dos significados da elevação do Brasil a Reino, contribuindo para a “indiferença” com a qual a historiografia tratou esse episódio.

Da mesma forma, destacam-se as considerações feitas por Stephen Haber e Herbert Klein (1992) acerca das consequências econômicas da Independência do Brasil. Questionando alguns dos principais modelos explicativos adotados pelos estudiosos da economia brasileira desde as primeiras décadas do século XIX, os autores confrontaram os dados empíricos levantados com os pressupostos consagrados sobre o tema.

Segundo Haber e Klein, autores tributários de uma perspectiva econômica “liberal” ressaltaram que as colônias americanas, após a Independência, libertaram-se dos entraves intrínsecos ao regime de trocas mercantilistas impostos por suas antigas metrópoles. Entretanto, ao estudarem dados relativos à exportação brasileira no período, os autores constataram que a “concepção neoclássica de que a independência política produziu uma transformação estrutural evidentemente não se aplica ao Brasil. A economia brasileira era agrária antes da Independência e continuou assim depois dela” (Harber, Klein 1992, 237).

Outra acepção corrente sobre o período também discutida por Haber e Klein é aquela difundida pelos adeptos da teoria “neomarxista”, a qual pressupõe que o processo de Independência “não passou de uma transferência da dependência em relação a um Estado metropolitano central debilitado para outra dependência, desta vez relativa a um novo Estado capitalista poderoso” (Harber, Klein 1992, 236).

Para os autores que compartilham dessa premissa, a abertura dos portos em 1808 e os tratados comerciais assinados em 1810 foram considerados “o preço da transferência da monarquia dos Bragança para a América pelos ingleses, que em troca obtiveram enormes concessões” (Harber, Klein 1992, 238). Assim, os dois eventos representariam não apenas o fim do monopólio comercial português e a efetiva ruptura do “Pacto Colonial”, como também o início da subordinação econômica brasileira ao Império britânico.

Contrariando essa perspectiva, os autores problematizaram as análises que alçaram a abertura dos portos à condição de ponto de inflexão da economia brasileira, evidenciando que a colônia já estava “integrada à esfera econômica inglesa desde muito antes de 1808”. Para Harber e Klein, a participação da América portuguesa no “império informal da Grã-Bretanha” teria sido concretizada em 1703 com a assinatura do Tratado de Methuen, enquanto que o projeto de transferir o centro da monarquia e do império para o Brasil “já contava com simpatizantes na Corte em Lisboa muito antes da mudança formal”. Nesse sentido, as “concessões feitas pelos Bragança, tanto antes quanto após a independência política formal, foram apenas a institucionalização de um sistema de comércio já existente há muito tempo” (Harber, Klein 1992, 240-241).

Do mesmo modo, em obra editada por ocasião das comemorações do bicentário da vinda da Corte portuguesa ao Brasil e da consecutiva abertura dos portos, José Jobson de Andrade Arruda (2008) enfatizou que a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 apenas consumou “uma espécie de abertura informal” ensejada pela “ação devastadora dos contrabandistas” ingleses. Assim, para o autor, o ano de 1800 constitui referência simbólica da abertura dos portos, pois “demarca o arranque incontável da operação contrabando estimulada pelos ingleses” (Arruda 2008, 16).

Reconhecendo que os portos brasileiros foram gradualmente abertos a partir de 1800, Arruda compreendeu a decisão adotada pelo regente em 1808 como a formalização de um processo que antecedia a “explosiva conjuntura internacional” que culminou com a transferência da família real para o Brasil. Examinando os dados relativos à movimentação portuária do Rio de Janeiro entre os anos de 1796 e

1811, o autor constatou que, em 1800, 70 navios estrangeiros entraram na barra do porto carioca, enquanto que, em 1808, ou seja, após a oficialização da abertura dos portos, cerca de 90 embarcações estrangeiras teriam ancorado no mesmo local. Nesse sentido, ao comparar esses números, Arruda concluiu que: “[...] os portos estavam abertos, pelo menos o do Rio de Janeiro, para o qual temos uma evidência palpável, mas se a experiência histórica no porto da capital da colônia era essa, o mesmo poderíamos presumir para o restante da rede portuária, onde o aparato repressor era menos eficiente” (Arruda 2008, 117).

Ao analisar a conjuntura política e econômica internacional em que se inscreveu a abertura dos portos, Rubens Ricupero afirmou que “os motivos de queixa contra o estatuto colonial já existiam nas colônias ibéricas previamente a 1808”, de modo que, a decisão do regente em franquear o comércio marítimo insere-se “no gigantesco vendaval histórico desencadeado pela tríplice revolução atlântica — a industrial, a norte-americana e a francesa” (Ricupero 2011, 116). Conforme o autor, os termos dispostos na Carta Régia de abertura dos portos contrariavam os interesses expressos pela Grã-Bretanha na convenção secreta de 22 de outubro de 1807 na qual era exigida a abertura limitada apenas aos ingleses e discriminatória em relação às demais nações estrangeiras. Nesse sentido, para Ricupero:

A recusa do artigo é indício de que a abertura, tal como se fez inicialmente, pertence à categoria de motivação diversa. Expressa, de parte dos dirigentes portugueses, a tendência herdada do marquês de Pombal, e nunca desaparecida de todo, tenta criar contrapesos para a dominação inglesa por meio da igualdade de condições de concorrência para outros parceiros (Ricupero 2007, 122).

Sublinhando o teor “liberal” da abertura dos portos, Rubens Ricupero atestou que o caráter “não discriminativo” do texto da Carta Régia resultava da “ausência da pressão direta inglesa” no momento em que D. João aportara em Salvador, onde contou com os conselhos de José da Silva Lisboa, representante dos interesses comerciais dos produtores e negociantes baianos “aflitos” com os armazéns do porto “abarrotados de fumo e do açúcar da última safra, impedidos de escoamento via Portugal pela invasão francesa” (Ricupero 2007, 122).

Ademais, Jorge Pedreira e Fernando Dores Costa (2008) inovaram em suas análises ao contrariar versões que designaram a abertura dos portos como providência pautada exclusivamente em determinações externas à América portuguesa. Da mesma forma, questionaram os estudos que realçaram a “fatalidade” da Carta Régia de 1808 diante do recrudescimento dos conflitos na Europa, bem como a ênfase conferida à influência britânica junto ao regente português em vistas à consolidação de seus interesses no comércio marítimo brasileiro. Para os autores, o argumento recorrente de que a abertura dos portos atendia a necessidade de escoamento das produções coloniais ao mercado estrangeiro não explica as disposições aprovadas pela Carta Régia de 1808, uma vez que: “[...] teria sido possível explorar algumas alternativas, como a criação de um porto franco nos Açores, que chegou a ser sugerida por D. Domingos de Sousa Coutinho, ou, pelo menos, impor formas de condicionamento ou de limitação das relações comerciais diretas com o estrangeiro” (Costa, Pedreira 2008, 208).

Ao sublinharem que as circunstâncias “não impunham certamente a redução dos direitos alfandegários que a Carta Régia também determinava”, Pedreira e Costa constataram que os termos acordados na Carta Régia de 1808 “exorbitavam” o que “seria necessário naquele momento para responder estritamente à situação” (Costa, Pedreira 2008, 208). Para eles, a abertura dos portos marca o “início de uma ação política que se concebe já brasileira, isto é, que consulta acima de tudo os interesses brasileiros”, a qual seria completada poucos meses depois, pelo Alvará de 1º de abril de 1808, aprovado no Rio de Janeiro, que tornava lícito o estabelecimento de manufaturas em toda a extensão do Império português.

Considerando que as “circunstâncias locais e a evidência das dificuldades por que passavam os plantadores e comerciantes da Bahia” contribuíram decisivamente para a decisão tomada por D. João, os autores indagaram: por que não se limitou o príncipe regente a abrir os portos da capitania da Bahia? Encaminhando essa questão, Pedreira e Costa sugeriram que “a influência de José da Silva Lisboa não foi pequena, justificando a opção não apenas por razões práticas e circunstanciais, mas também por razões políticas e doutrinárias” (Costa, Pedreira 2008, 209).

Considerações finais

A despeito das diferenças teóricas e metodológicas, as obras selecionadas compartilham determinadas premissas acerca do tema, a exemplo da importância conferida à data de 1808, compreendida enquanto ponto de inflexão histórica em que ocorreu a efetiva inserção da colônia no âmbito do comércio internacional seja ou não sob a influência da Grã-Bretanha. Ao sugerirem que os “benefícios” decorrentes da Carta Régia de 1808 teriam atingindo a todas as regiões da América portuguesa, essas interpretações indicam que a medida teve efeitos idênticos para a toda a sociedade vista muito genericamente, opacificando, assim, especificidades regionais e locais não menos importantes.

Não obstante, fundamentando-se nas contribuições metodológicas propostas por Jacques Revel (1998) relativas à mudança da escala de observação como ferramenta essencial para apreensão da realidade histórica investigada, consideramos pertinente examinar as repercussões da abertura dos portos a partir da integração e articulação da multiplicidade de espaços e tempos distintos. Nesse sentido, compreender os “jogos de escala” que constituíram o episódio não significa apenas “aumentar (ou diminuir) o tamanho do objeto no visor, significa modificar sua forma e sua trama” (Revel 1998, 20).

Portanto, em uma escala local de análise, o estudo das circunstâncias que presidiram a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808 pressupõe reconhecer o intenso debate travado desde fins do século XVIII entre autoridades e negociantes em torno do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na região Centro-Sul da colônia (Mattos 2015). A segunda dimensão de análise, por sua vez, abrange as transformações verificadas após a abertura dos portos no âmbito das relações mercantis estabelecidas entre as diferentes partes do Império português. Por fim, em uma perspectiva mais ampla, constata-se a importância da análise do contexto político e econômico internacional a fim de evidenciar de que modo a Carta Régia de 1808 se inscreveu no conjunto de modificações em curso desde as últimas décadas do século XVIII, período marcado pelo advento da economia-mundo indus-

trial e pela reconfiguração dos modos de exploração da mão de obra escrava após a revolução em Saint Domingue (Haiti) em 1789 (Tomich 2004, 56-71). Assim, a compreensão dos vínculos entre o Império português e os interesses comerciais britânicos no limiar do século XIX requer o estudo aprofundado do processo de reestruturação político-econômico que se observa no mundo Atlântico após o colapso das antigas regiões produtoras do Caribe inglês e francês, que resultou no estímulo ou até mesmo no surgimento de “novas zonas de produção escravista”, entre as quais, podemos incluir a capitania de São Paulo e as demais regiões do Centro-Sul brasileiro, que passam a configurar expoentes áreas exportadoras de gêneros tropicais para o mercado europeu (Tomich 2003, 11-43; Marquese 2013, 51-60; Mattos 2009).

Referências

Alexandre, Valentim. 1993. *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*. Porto: Afrontamento.

Almada, José de. 1946. *A aliança inglesa: subsídios para o seu estudo*. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa.

Arruda, José Jobson de Andrade. 2008. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros, 1800-1808*. Bauru: Edusc.

Belloto, Heloísa Liberalli. 1986. “O Estado português no Brasil: sistema administrativo e fiscal”. Em *Nova história da expansão portuguesa: o Império luso-brasileiro (1750-1822)*, eds. Joel Serrão & A. H. de Oliveira Marques, 261-300. Lisboa: Estampa.

Cardoso, José Luís. 2010. “Bloqueio continental e desbloqueio marítimo: o Brasil no contexto global das guerras napoleônicas”. Em *Portugal, Brasil e a Europa napoleônica*, eds. José Luís Cardoso, Nuno Gonçalo Monteiro & José Vicente Serrão, 39-60. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.

Castro, José Ferreira Borges de. 1857. *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente compilados, coordenados e anotados por José Ferreira Borges de Castro, secretário da Legação de Sua Magestade na Corte de Madrid, associado provincial da Academia Real das Sciencias de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Collecção das Leis do Brazil. 1891. *Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

Collecção das Leis do Brazil. 1890. *Carta Régia de 28 de janeiro de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

Costa, Emília Viotti da. 1968. “Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil. Em *Perspectiva*, ed. Carlos Guilherme Mota, 64-125. São Paulo: Difel.

Costa, Iraci del Nero da. 2010. “Repensando o modelo interpretativo de Caio Prado Júnior”. Em *O capital escravista-mercantil e a escravidão nas Américas*, eds. Júlio Manuel Pires & Iraci del Nero da Costa, 77-114. São Paulo: Fapesp.

Costa, Wilma Peres. 2003. “Do Domínio à Nação: os impasses da fiscalidade no processo de Independência”. Em *Brasil: formação do Estado e da Nação*, ed. István Jancsó, 143-194. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp.

Chiaramonte, José Carlos. 1997. “La formación de los Estados nacionales en Iberoamérica”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana ‘Dr. Emilio Ravignani*. 15: 143-165.

Chust, Manuel. 2007. [1808]. *La eclosión juntera en el mundo hispano*. México: Fondo de Cultura Económico – El Colegio de México.

Dias, Maria Odila Leite da Silva. 2005. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda.

Franco, Maria Sylvia de Carvalho. 1969. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros/Universidade de São Paulo.

Furtado, Celso. 1964. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Fundo de Cultura.

Godoy, Arnaldo Sampaio de Moraes. 2008. “O modelo fiscal no período joanino (1808-1822): ensaio sobre a história da tributação no Brasil”. *Revista Fórum de Direito Tributário*. 35, 93-113.

Gouvêa, Maria de Fátima Silva. 2009. “De vice-rei a rei – 1808-18: marcos históricos na transformação do governo do Brasil”. Em *Mitos, projetos e práticas políticas: memória e historiografia*, eds. Rachel Solhet, Maria Regina Celestino de Almeida, Cecília Azevedo & Rebeca Gontijo, 393-408. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Gouvêa, Maria de Fátima Silva. 2005. “As bases institucionais da construção da unidade dos poderes do Rio de Janeiro Joanino: administração e governabilidade no Império Luso-brasileiro”. Em *Independência: história e historiografia*, ed. István Jancsó, 707-752. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp.

Guimarães, Lúcia Maria Paschoal. 2010. “A transferência da Corte Portuguesa para o Brasil: interpretações e linhagens historiográficas”. Em *1808: a Corte no Brasil*, eds. Ismênia Martins & Márcia Motta, 59-76. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense (UFF).

Haber, Stephen H., Herbert S. Klein. 1992. “As consequências econômicas da Independência do Brasil”. *Novos Estudos CEBRAP*. 33: 236-248.

Holanda, Sérgio Buarque de. 1970. “A herança colonial: sua desagregação”. Em *História da civilização brasileira*, ed. Sérgio Buarque de Holanda, 9-39. São Paulo: Difel.

Kirschner, Tereza Cristina. 2009. *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu: itinerários de um ilustrado luso-brasileiro*. São Paulo: Alameda.

Lima, Manuel de Oliveira. 1908. *Dom João VI no Brasil (1808/1821)*. São Paulo: Livraria José Olympio Editora.

Lisboa, José da Silva. 1808. *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Regia.

Lynch, John. 1989. *Las Revoluciones Hispanoamericanas, 1808-1826*. Barcelona: Ariel.

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

Macedo, Jorge Borges de. 1990. *O bloqueio continental: economia e guerra peninsular*. Lisboa: Gradiva.

Malatian, Teresa Maria. 2001. *Oliveira Lima e a construção da nacionalidade*. São Paulo: Fapesp.

Malerba, Jurandir. 2000. *A Corte no exílio. Civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808-1821)*. São Paulo: Companhia das Letras.

Manchester, Alan Krebs. 1973. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense.

Marquese, Rafael Bivar de. 2008. “1808 e o impacto do Brasil na construção do escravismo cubano”. *Revista USP*. 79: 118-131.

Marquese, Rafael de Bivar. 2013. “Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil”. *Almanack*. 5: 51-60.

Martins, Ana Canas Delgado. 2007. *Governança e Arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Instituto de Arquivos Nacionais/Torre do Tombo.

Martinez, Paulo Henrique. 2008. *A dinâmica de um pensamento crítico: Caio Prado Jr. (1928-1935)*. São Paulo: Edusp.

Mattos, Renato de. 2009. “Política, administração e negócios: a capitania de São Paulo e sua inserção nas relações mercantis do Império Português (1788-1808)”. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo.

Mattos, Renato de. 2015. “Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)”. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo.

Monteiro, Tobias. 1927. *História do Império: a elaboração da Independência*. Rio de Janeiro: F. Briguiet e Cia. Editores.

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

Novais, Fernando Antonio. 2005. “Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808)”. Em *Aproximações: ensaios de história e historiografia*, ed. Fernando A. Novais, 105-125. São Paulo: Cosac Naify.

Odalía, Nilo. 1997. *As formas do mesmo: ensaios sobre o pensamento historiográfico de Varnhagen e Oliveira Vianna*. São Paulo: Unesp.

Oliveira, Cecília Helena de Salles. 1999. *A Astúcia Liberal. Relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. Bragança Paulista: EDUSF/Ícone.

Oliveira, Cecília Helena de Salles. 2009. “Repercussões da revolução: delineamento do império do Brasil, 1808/1831”. Em *O Brasil Imperial (1808-1831)*, eds. Keila Grinberg & Ricardo Salles, 15-54. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Pantaleão, Olga. “A presença inglesa. História geral da civilização Brasileira”. Em *O Brasil Monárquico*, ed. Sérgio Buarque de Holanda, 64-99. São Paulo: Difel, 1965.

Pedreira, Jorge Miguel Viana, Fernando Dores Costa. 2008. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras.

Pimenta, João Paulo Garrido. 2006. *Brasil y las independencias hispanoamericanas*. Castellón: Publicaciones de la Universidad Jaume I.

Prado Júnior, Caio. 1933. *Evolução Política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense.

Prado Júnior, Caio. 1945. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense.

Revel, Jacques. 1998. “Microanálise e construção do social”. Em *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*, ed. Jacques Revel, 15-38. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Ricupero, Rubens. 2007. *A abertura dos portos*. São Paulo: Editora SENAC.

Ricupero, Rubens. 2011. “O Brasil no mundo”. Em *História do Brasil Nação: 1808-2010*, ed. Alberto da Costa e Silva, 115-159. Rio de Janeiro: Mapfre/Objetiva.

Rocha, Antônio Penhalves. 2001. *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu*. São Paulo: Editora 34.

Santos, Guilherme de Paula Costa. 2007. “A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro”. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo.

Schultz, Kirsten. 2008. *Versalhes tropical: império, monarquia e a corte real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Tavares, Marcelo dos Reis. 2003. *Oliveira Lima e a fundação da nacionalidade brasileira por Dom João VI*. Franca: Unesp.

Tomich, Dale Wayne. 2003. "La riqueza del imperio: Francisco Arango y Parreño, economía política y la segunda esclavitud en Cuba". *Revista de História*. 149: 11-43.

Tomich, Dale Wayne. 2004. *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*. Boulder, Co.: Rowman & Littlefield Publ.

Varnhagen, Francisco Adolfo de. 1877 *Historia geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal*. Rio de Janeiro: E. e H. Laemmert.

Wehling, Arno. 1999. *Estado, história, memória: Varnhagen e a construção da identidade nacional*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.