

# Os limites da “abertura dos portos às nações amigas”: regulamentação do comércio marítimo e a defesa dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira (1808-1816)\*

*The limits of “opening ports to friendly nations”: regulation of maritime trade and the defense of the interests of the Luso-Brazilian merchant navy (1808-1816)*

**Renato de Mattos**

Bacharel (2006) e licenciado (2007) em História pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre (2009) e doutor (2015) em História Social pela Universidade de São Paulo (USP). Professor adjunto II do Departamento de Ciência da Informação do Instituto de Artes e Comunicação Social da Universidade Federal Fluminense (IACS/UFF). Professor do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação da Universidade Federal Fluminense (PPGCI/UFF).

## RESUMO

Ao privilegiar a “abertura dos portos” como ponto de inflexão da história brasileira, parte dos estudos sobre o período joanino relegou a um segundo plano as disposições adotadas pelo príncipe regente nos anos subsequentes à sua transferência para o Brasil. Não obstante, o estudo da regulamentação da navegação mercantil empreendida entre os anos de 1808 e 1816 revela o complexo e matizado conjunto de interesses que permeavam as relações políticas e econômicas entre os negociantes radicados nos principais portos da América portuguesa. A partir do exame das diretrizes adotadas após a assinatura da Carta Régia de 1808, analisaremos no presente artigo as medidas adotadas pelo governo joanino no âmbito das intensas disputas travadas entre negociantes luso-brasileiros e estrangeiros em torno do controle do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na América.

**PALAVRAS-CHAVE:** governo joanino; abertura dos portos às nações amigas; comércio de cabotagem; comércio marítimo

## ABSTRACT

*By privileging the “opening of ports” as a turning point in Brazilian history, part of the studies on the Joanino period relegated the provisions adopted by the Prince Regent in the years following his transfer to Brazil to a second plane. Nevertheless, the study of the regulation of mercantile shipping undertaken between the years of 1808 and 1816 reveals the complex and nuanced set of interests that permeated the political and economic relations between the traders based in the main ports of Portuguese America. From the examination of the guidelines adopted after the signing of the Carta Régia of 1808, we will analyze in this article the measures embraced by the Joanino government in the context of the intense disputes between Luso-Brazilian and foreigners over the control of maritime trade and the circulation of goods in America.*

**KEYWORDS:** Joanino Government; Opening Ports to Friendly Nations; Cabotage Trade; Maritime Trade.

\*Artigo recebido em 28 de maio de 2021 e aprovado para publicação em 09 de setembro de 2021.  
Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 58-75 – 2021.

## APRESENTAÇÃO

A transmigração da família real para o Rio de Janeiro impôs às autoridades o desafio de transformar a antiga capital do Estado do Brasil na nova sede da Corte portuguesa. Conforme Maria de Fátima Gouvêa (2005), entre as questões prementes suscitadas pelo episódio, evidencia-se a necessidade de reorganização do aparato burocrático indispensável ao pleno exercício da soberania do príncipe regente D. João a partir do Centro-Sul brasileiro. Com efeito, durante os meses que se seguiram ao desembarque do príncipe regente, em 7 de março de 1808, é notório o caráter prioritário que assumiram as medidas destinadas à instalação e à consolidação dos mecanismos fundamentais para o restabelecimento dos principais órgãos administrativos antes existentes em Lisboa (GOUVÊA, 2005). Uma vez instituídas as principais secretarias que compunham a “alta administração”, outros organismos que integravam o aparelho administrativo português foram recriados no Rio de Janeiro.

Diante da imprescindível necessidade de reestruturar a administração imperial em novas bases, em 11 de março de 1808, as Secretarias de Estado foram criadas à semelhança daquelas que até então compunham a gestão central sediada em Lisboa a partir da nomeação dos seus respectivos ministros, todos integrantes do séquito que acompanhara D. João em sua viagem<sup>1</sup>. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro Conde de Linhares, ficou responsável pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra; D. João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, Visconde de Anadia, passou a comandar a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; D. Fernando José de Portugal e Castro, Marquês de Aguiar, assumiu a Se-

cretaria de Estado dos Negócios do Brasil<sup>2</sup>. Por seu turno, a Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda não foi recriada seguindo os moldes de sua congênera reinol. Conforme Ana Canas Delgado Martins, sua instalação não foi realizada de forma definitiva, “embora a correspondente função tenha sido assumida pelo secretário de Estado dos Negócios do Brasil enquanto presidente do Real Erário e do Conselho da Fazenda” (MARTINS, 2007, p. 121).

No âmbito fiscal, a transformação da cidade do Rio de Janeiro em centro político capaz de submeter ao seu controle todas as partes do império pressupôs o esforço das autoridades com vista ao acréscimo da arrecadação. Conforme Wilma Peres Costa (2003, p. 171), o “furor tributário” suscitado pela instalação da Corte no Brasil viabilizou a consecução dos planos “longamente acalentados” por D. Rodrigo de Sousa Coutinho de estabelecer novos impostos no interior dos domínios americanos, entre os quais a Décima Urbana, calculada sobre o valor dos prédios habitados, a sisa, que recaía sobre 10% dos valores das compras, vendas ou arrematações de bens móveis e a meia-sisa, correspondendo a 5% sobre a compra e venda dos escravos ladinos.

Ademais, a reforma fiscal inspirada pelos ministros de D. João se alicerçou na fixação de taxas que incidiam sobre o comércio marítimo, a exemplo daquelas que foram estabelecidas pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, responsável pela “abertura dos portos às nações amigas”:

Conde da Ponte, do meu Conselho, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia. Amigo. Eu o Príncipe Regente vos envio muito saudar, como aquele que amo. Atendendo à representação que fizeste subir à minha real presença sobre se

achar interrompido e suspenso o comércio desta Capitania, com grave prejuízo dos meus vassallos e da minha Real Fazenda, em razão das críticas e públicas circunstâncias da Europa; e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta e capaz de melhorar o progresso de tais danos: sou servido ordenar interina e provisoriamente, enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias o seguinte. Primo: que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportados, ou em navios estrangeiros das Potências, que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento; a saber: vinte de direitos grossos, e quatro do donativo já estabelecido, regulando-se a cobrança destes direitos pelas pautas, ou aforamentos, por que até o presente se regulam cada uma das ditas Alfândegas, ficando os vinhos, águas ardentes e azeites doces, que se denominam molhados, pagando o dobro dos direitos, que até agora nelas satisfaziam. Secundo: que não só os meus vassallos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau-brasil, ou outros notoriamente estancados, pagando por saída os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas Capitánias, ficando, entretanto como em suspenso e sem vigor, todas as leis, cartas régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado

do Brasil o recíproco comércio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e atividade que de vós espero. Escrita na Bahia aos 28 de janeiro de 1808. Príncipe. Para o Conde da Ponte. (CARTA RÉGIA, 1890, p. 1, grifos nossos)

Não obstante o caráter provisório da Carta Régia, cuja abrangência e validade restringiam-se até a consolidação de “um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias”, parte expressiva das interpretações elaboradas sobre o período joanino alçou à medida que instaurou a “abertura dos portos” à condição de ponto de inflexão histórica em que ocorreu a efetiva inserção da colônia nas linhas do comércio internacional. Ao sugerirem que as repercussões e significados da Carta Régia de janeiro de 1808 foram idênticos em todas as regiões, tais interpretações preteriram as disposições adotadas pelo governo joanino nos meses subsequentes à sua transferência para o Brasil. No entanto, o estudo da regulamentação da navegação mercantil empreendida entre os anos de 1808 e 1816 revela o complexo e matizado conjunto de interesses que permeavam as relações políticas e econômicas entre os negociantes radicados nos principais portos da América portuguesa. Nesse sentido, a partir do exame do Decreto de 11 de junho de 1808 e de suas implicações no comércio marítimo realizado nos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, bem como nas disposições relativas ao comércio de cabotagem adotadas nos anos seguintes à instalação da Corte na América, analisaremos as medidas adotadas pelo governo joanino no âmbito das intensas disputas travadas entre negociantes luso-brasileiros e estrangeiros em torno do controle do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na América.

### **“INTERINA E PROVISÓRIA”: OS LIMITES DA “ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS”**

Conhecida como “carta de abertura dos portos às nações amigas”, a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 foi a primeira medida promulgada pelo príncipe D. João após desembarcar na América portuguesa. Em seus termos, a decisão autorizava a entrada nas alfândegas do Brasil de todas as mercadorias transportadas por navios estrangeiros que, na ocasião, conservassem a paz com o reino de Portugal, além de fixar a taxa de 24% ad valorem sobre os produtos importados pelos portos brasileiros (CARTA RÉGIA, 1890, p. 1).

Apesar da provisoriedade da Carta Régia, cuja validade era restrita até a expedição de novas disposições, parte expressiva das interpretações elaboradas sobre o período joanino alçou a “abertura dos portos” ao status de ponto de inflexão da história brasileira. Compreendida como marco da “supressão” do sistema colonial e o prenúncio do processo que culminou na Independência em 1822, a determinação foi comumente distinguida enquanto um dos principais episódios da cronologia consagrada do processo de formação da nacionalidade e do Estado brasileiros (MATTOS, 2019). Com efeito, parte expressiva das análises elaboradas sobre o tema permanece atrelada às matrizes interpretativas edificadas nas primeiras décadas do século XIX por José da Silva Lisboa (1818). Presente em importantes obras da historiografia, a exemplo dos estudos empreendidos por Francisco Varnhagen (1877) e Oliveira Lima (1908), a associação proposta por Silva Lisboa entre a “abertura dos portos” e a configuração de um reino autônomo que ainda se mantinha subordinado à autoridade do monarca português demonstra como os significados da Carta Régia foram reiteradamente apreendidos em função dos eventos

subsequentes, especialmente aqueles relacionados à separação de Portugal em 1822 (OLIVEIRA, 2021).

Além da relação entre a “abertura dos portos” e a Independência, a medida também foi compreendida como o início da ascendência dos interesses ingleses sobre o futuro Império do Brasil. De acordo com Caio Prado Júnior (1980), a decisão teria sido adotada, em grande parte, em função da pressão da Inglaterra no intuito do estabelecimento do comércio livre com a América portuguesa. Para o autor, ao franquear os portos brasileiros, o príncipe regente teria beneficiado os interesses comerciais daquela nação, os quais seriam novamente correspondidos após a assinatura dos Tratados de 1810, quando as tarifas preferenciais sobre os produtos ingleses foram efetivamente fixadas (PRADO JÚNIOR, 1980, p. 43).

De acordo com tal entendimento, a liberação do comércio praticado nos portos brasileiros expressava a “sujeição” do reino português aos ditames da diplomacia inglesa em face da “ameaça” napoleônica. De fato, 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 às embarcações da Grã-Bretanha 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 invadidas pela esquadra inglesa. 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 autorizou a transmigração da família real e de toda a sua Corte para a

cidade do Rio de Janeiro sob a escolta de navios ingleses (CARDOSO, 2010).

Como contrapartida ao suporte concedido ao longo da travessia atlântica da Corte portuguesa, durante as negociações que antecederam o embarque da família real, George Canning, representante do rei inglês Jorge III, reivindicava a concessão de um porto exclusivo na Ilha de Santa Catarina por onde seriam descarregadas mercadorias pagando as mesmas tarifas que vigoravam até aquela ocasião nos portos reinóis. Entretanto, ao ratificar as cláusulas do acordo, o príncipe regente refutou a proposta de criação de um porto exclusivo no sul da colônia por considerá-la prejudicial para as relações comerciais com outras nações aliadas de Portugal. No lugar de um porto-franco às mercadorias inglesas, D. João predispunha-se a firmar com a Inglaterra um novo acordo comercial tão logo a Corte portuguesa fosse instalada em seus domínios americanos (MATTOS, 2019, p. 175).

No entanto, a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808 estava longe de significar a satisfação irrestrita dos privilégios mercantis aspirados pelo representante inglês. Ao admitir mercadorias transportadas por navios de nações estrangeiras aliadas de Portugal, a “abertura dos portos”, conforme foi promulgada, baldava os interesses ingleses ao não estabelecer vantagens exclusivas aos seus produtos (ALEXANDRE, 1993, p. 212). De acordo com o autor, o fim do “exclusivo comercial português no Brasil” provocado pela ocupação militar francesa e pelo bloqueio marítimo imposto aos portos do reino “não impunha só por si a abertura generalizada dos principais portos brasileiros”, muito menos a redução dos direitos de entrada de produtos importados (ALEXANDRE, 1993, p. 212).

Ao problematizar as interpretações que compreenderam a “abertura dos por-

tos” enquanto marco inaugural da preeminência britânica no comércio praticado nos portos da América portuguesa, José Jobson de Andrade Arruda (2008) enfatiza que a Carta Régia de janeiro de 1808 apenas consumou “uma espécie de abertura informal” ensejada pela “ação devastadora dos contrabandistas” ingleses. Para o autor, o ano de 1800 constitui referência simbólica da “abertura dos portos”, pois “demarca o arranque incontrolável da operação contrabando estimulada pelos ingleses” (ARRUDA, 2008, p. 16).

Reconhecendo que os portos brasileiros foram abertos gradualmente a partir de 1800, o autor apreende a decisão adotada pelo regente em 1808 como a formalização de um processo que antecedia a “explosiva conjuntura internacional” que culminou na transferência da família real para o Brasil. Nesse sentido, ao examinar os dados relativos à movimentação portuária do Rio de Janeiro entre os anos de 1796 e 1811, Arruda constata que 70 navios estrangeiros entraram na barra do porto carioca em 1800, enquanto que, em 1808, cerca de 90 embarcações estrangeiras teriam ancorado no Rio de Janeiro. Segundo o autor:

[...] 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)

De outra parte, Jorge Pedreira e Fernando Dores Costa (2008) questionam os estudos que realçaram a “fatalidade” da “abertura dos portos” diante do recrudescimento dos conflitos na Europa, bem como a ênfase conferida à influência britânica sobre o regente português com

vista à consolidação de seus interesses no comércio marítimo brasileiro. Para os autores, o argumento recorrente de que a Carta Régia de janeiro de 1808 atendia à necessidade de escoamento das produções coloniais ao mercado estrangeiro não explicava as disposições aprovadas naquela ocasião, 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. (PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 208)

Ao sublinharem que as circunstâncias “não impunham certamente a redução dos direitos alfandegários que a Carta Régia também determinava”, Pedreira e Costa (2008, p. 208) demonstram que os termos acordados na Carta Régia de 1808 “exorbitavam” o que “seria necessário naquele momento para responder estritamente à situação”. Assim, para os autores, a “abertura dos portos” teria marcado o “início de uma ação política que se concebe já brasileira, isto é, que consulta acima de tudo os interesses brasileiros” (PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 208).

Da mesma forma, as pretensões inglesas seriam novamente afetadas com a assinatura do Decreto de 11 de junho de 1808, que derogava algumas das principais prescrições expressas na Carta Régia de “abertura dos portos”, diminuindo os encargos de importação exigidos pelas mercadorias transportadas por navios portugueses para 16% ad valorem, ao passo que, quando carregados por embarcações estrangeiras, os produtos continuariam a ser taxados em 24% (DECRETO, 1890a, p. 49-50). Para os ingleses, que naquela altura aspiravam por taxas

preferenciais às suas negociações com o Brasil, a redução dos direitos de importação significava o favorecimento da Marinha Mercante luso-brasileira.

Se as primeiras disposições fixadas pelo príncipe regente relativas ao comércio marítimo apontam para os limites da ascendência comercial inglesa à época da instalação do império português nos trópicos, as restrições impostas nos meses subseqüentes à “abertura dos portos” ensejam questionamentos à suposta ruptura que a decisão teria representado para as práticas monopolistas impostas à navegação mercantil realizada nos portos da colônia americana. Embora reduziu as tarifas estabelecidas em janeiro de 1808, o Decreto de junho do mesmo ano restringia a redução das taxas de importação e de baldeação para as mercadorias desembarcadas por vassallos portugueses nos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém. Com essa medida, a Coroa definia tacitamente quais seriam os portos preferenciais para o comércio com os domínios estrangeiros, guindando-os à condição de centros reexportadores de gêneros e artigos coloniais e importadores de produtos procedentes de Portugal e Inglaterra.

### **O DECRETO DE 11 DE JUNHO DE 1808 E A CONSOLIDAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS**

Ao derrogar algumas das principais disposições da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, o Decreto de 11 de junho redefinia os direitos de importação sobre as mercadorias transportadas por navios portugueses estabelecidos pela “abertura dos portos”, reduzindo em um terço a tarifa exigida pelos gêneros “molhados” – vinhos, aguardentes e azeites doces –, enquanto para os chamados gêneros “secos” a taxa de importação passaria de 24% para 16% ad valorem. Além da dimi-

nuição dos direitos de entrada exigidos, o príncipe regente determinava ainda que:

[...] todas as mercadorias que os meus vassalos assim importarem para as reexportar para Reinos e Domínios estrangeiros, declarando-o por esta maneira nas Alfândegas, paguem quatro por cento somente de baldeação, passando-as depois para embarcações nacionais ou estrangeiras, que se destinarem a portos estrangeiros; o que com tudo só terá lugar nas Alfândegas desta Corte, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará. (DECRETO, 1890a, p, 50)

Ao regular a taxa de baldeação de mercadorias reexportadas por vassalos portugueses em apenas cinco alfândegas da América, a Coroa estipulava indiretamente quais seriam os únicos portos autorizados a comercializar com os “reinos e domínios estrangeiros” toda a sorte de efeitos produzidos nas distintas partes do império, incluindo as possessões lusitanas na África e na Ásia<sup>3</sup>. Isso quer dizer que, embora não houvesse restrição formal a esse tipo de atividade nos portos não relacionados acima, a circunscrição estipulada pelo Decreto de junho de 1808 contribuiu para que as rotas mercantis atlânticas que interligavam a costa brasileira aos continentes europeu, africano e asiático convergissem quase que exclusivamente para as cidades portuárias do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, consolidando-as na posição de centros reexportadores de gêneros e artigos coloniais e importadores de produtos procedentes de Portugal e Inglaterra.

Em uma primeira análise, poder-se-ia aventar que a preferência dada pelas autoridades portuguesas aos cinco portos espalhados ao longo do vasto litoral brasileiro tenha resultado do maior controle fiscal exercido pelas aduanas ali existen-

tes, em detrimento das alfândegas instaladas em outras localidades. Contudo, as razões que influíram na decisão do príncipe regente e de seus conselheiros fundamentavam-se, em grande medida, na notória importância que os setores mercantis dessas regiões vinham adquirindo desde a segunda metade do século XVII nas linhas de comércio de longo curso, mais precisamente depois de 1649, quando o chamado “sistema de frotas” contribuiu sobremaneira para que cada um dos portos indicados no Decreto de 1808 passasse a participar regularmente das rotas que desenhavam a “trama da rede atlântica” (GODINHO, 1953).

Instituído no final do século XVI, época da união das Coroas ibéricas, o emprego de navios de guerra na proteção das embarcações mercantes que participavam do comércio brasileiro resultava dos constantes ataques dos inimigos declarados da Espanha, notadamente Inglaterra e Países Baixos. Embora o sistema tenha sido criticado por parte dos pequenos e médios negociantes reinóis, que consideravam a regulamentação das datas de viagem e a obrigatoriedade do uso de embarcações de maior tonelagem desfavoráveis aos seus interesses, a escolha dos navios voltou a vigorar pouco tempo depois da restauração da Coroa portuguesa em 1640, pois, além da ameaça britânica e holandesa, o comércio marítimo com o Brasil tornou-se também alvo dos ataques empreendidos pelos espanhóis. Assim, em 1649, a recém-criada Companhia Geral do Comércio do Brasil restabeleceu e ampliou o “sistema de frotas”, que passou a contar com a proteção de 36 navios de guerra munidos de 20 a 30 peças de artilharia mantidas pelos sócios da empresa (LOBO, 1967. p. 465). Em 1662, com a dissolução da Companhia e a sua incorporação ao Estado, a responsabilidade pela organização das frotas foi transferida à Junta de Comércio. Finalmente, em 1720,

essa tarefa passou a ser desempenhada pela Armada do Brasil, até a extinção do sistema, em 10 de setembro de 1765 (ARRUDA, 1999, p. 196).

Dadas as condições de navegação do Atlântico, as frotas que partiam de Lisboa rumo ao Grão-Pará e Maranhão eram organizadas separadamente daquelas que saíam regularmente para Recife, Salvador e Rio de Janeiro (BROWN, 1979, p. 358; PINTO, 1979, p. 133-184). Reportando-se às relações mercantis estabelecidas entre o reino português e o norte da colônia, Anthony Russel-Wood (1998) ressalta a proeminência que o porto de Belém detinha nas décadas finais dos seiscentos graças à posição estratégica que ocupava como polo exportador de cacau e das chamadas “drogas do sertão” originárias da Bacia Amazônica e, também, como receptor das importações vindas de Lisboa (RUSSEL-WOOD, 1998, p. 224). Em meados do século seguinte, a política de fomento agrícola do Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal, faria com que as “frotas do cacau” cedessem lugar em importância às “frotas do algodão”, cujo principal porto escoador era São Luís. Depois da criação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755, a exploração de ambas as frotas passou a ser direito exclusivo do grupo monopolista, preservando-se assim até a sua extinção, em 1778 (ARRUDA, 1999, p. 196).

Da mesma forma, durante os anos em que Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba atuou (1759-1780), a frota que interligava Portugal a Recife foi explorada prioritariamente pelos acionistas da empresa. Desde as últimas décadas do XVII, o porto pernambucano distinguia-se na exportação de açúcar, aguardente, couro, farinha de mandioca, arroz e tabaco e como redistribuidor de mercadorias europeias no Nordeste brasileiro e na Costa da Mina e Luanda (LOBO,

1967, p. 479). Conforme assinalou Eulália Lobo (1967, p. 479-480), de Pernambuco em direção ao continente africano também partiam embarcações carregadas com tabaco e açúcar, além de couros, chapéus, chitas estampadas e linho da Europa, regressando com escravos, marfim e ouro em pó.

Da Bahia saíam as “frotas do açúcar e do tabaco”, que também carregavam couro, pau-brasil e, em menor volume, o ouro extraído das Minas Gerais que chegava à região pelo Rio São Francisco. Importante centro reexportador de artigos europeus em toda a colônia, a exemplo do bacalhau, azeite, vinho e farinha de trigo, nas primeiras décadas dos setecentos, o porto de Salvador era igualmente responsável pela redistribuição de escravos adquiridos na costa da Guiné em troca de aguardente e tabaco produzidos na capitania (LOBO, 1967, p. 474-475). Na mesma época, parte substancial dos navios procedentes de Macau e Goa que demandavam Portugal fazia escala no porto baiano, onde vendiam tecidos e louças orientais, além de escravos e marfim de Angola e Moçambique (LOBO, 1967, p. 471; GODINHO, 1953, p. 72).

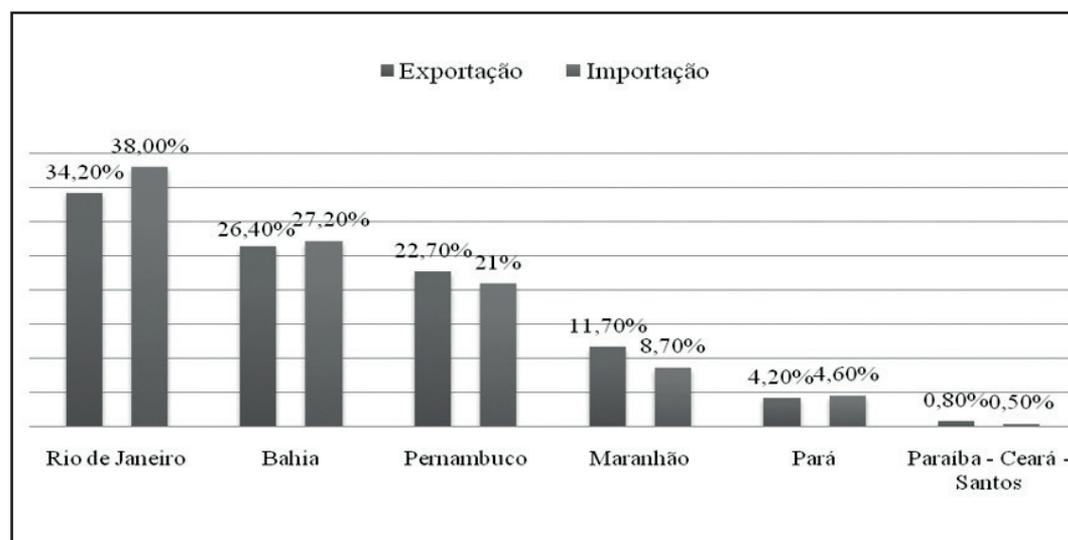
Se na primeira metade do século XVIII os portos de Salvador e Recife preservavam ainda a preeminência no comércio de longo curso com a Europa e a África, a cidade do Rio de Janeiro foi paulatinamente se estabelecendo ao longo da centúria como um importante “empório comercial” do Centro-Sul da América. Em grande medida, o destacado papel que o porto carioca desempenharia décadas mais tarde no comércio atlântico e de cabotagem, bem como no abastecimento do interior da colônia, explica-se pela posição que ocupava enquanto escoador dos recursos minerais explorados nas Minas Gerais, assim como o de principal polo receptor e redistribuidor de mer-

cadorias e mão de obra escrava utilizada nessas regiões (SANTOS, 1993, p. 52; RUSSEL-WOOD, 1998, p. 236-237; FRAGOSO, 1998, p. 174-175). Não por acaso, ao examinarem a relação de produtos e valores transportados para Lisboa entre as décadas de 1710 e 1740, Vitorino Magalhães Godinho (1953, p. 82) e Jobson Arruda (1999, p. 197) distinguiram as frotas que partiam do Rio de Janeiro como as “frotas do ouro”.

Em setembro de 1765, o Conde de Oeiras determinou o fim da obrigatoriedade do emprego de frotas na escolta dos navios mercantes que cruzavam o Atlântico entre a barra de Lisboa e os portos de Salvador e Rio de Janeiro. Essa decisão decorria, segundo o ministro de D. José I, dos “inconvenientes tão grandes” que a restrição imposta à navegação acarretava para os negociantes de ambas as partes do oceano. Por seu turno, Oeiras assinalava que a sua determinação não abolia as frotas que seguiam para os portos de Recife, São Luís e Belém, uma vez que estes permaneceram “vedados por privilégios exclusivos” até o final da década de 1770 (ALVARÁ, 1791, p. 121-123).

Não obstante a extinção do “sistema de frotas” e das companhias monopolistas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba, os cinco portos não perderam a primazia que desfrutavam no comércio marítimo de longo curso. Pelo contrário, a política de incentivo e diversificação da produção agrícola, ensejada pelas autoridades portuguesas a partir da segunda metade dos setecentos, contribuiu decisivamente para que os interesses das comunidades mercantis do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém se expandissem ainda mais em uma rede capaz de convergir e complementar os interesses dos distintos grupos radicados nas demais partes da América (FALCON, 1982).

Fundamentando suas análises nas “balanças de comércio”, Arruda (1980, p. 136) demonstra que, entre os anos de 1796 e 1807, os portos brasileiros com maior participação no comércio com o reino português eram precisamente aqueles que por décadas integraram o itinerário das frotas e que, de forma significativa, foram favorecidos pelas disposições prescritas pelo príncipe regente D. João em 11 de junho de 1808 (Gráfico 1).



**Gráfico 1** – Participação percentual média das regiões brasileiras no comércio de exportação e importação (1796/1807)

Fonte: ARRUDA, 1980, p. 136

Corroborando os dados coligidos por Arruda, em estudo sobre o movimento mercantil entre Lisboa e os portos da costa brasileira entre 1769 e 1836, Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes (2001) também destacam a importância das localidades compreendidas pelo “sistema de frotas” e pelo Decreto de junho de 1808 (Tabela 1). Explorando os regis-

tros disponíveis nos *Livros do Marco dos Navios* depositados no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, os autores distinguem os “cinco grandes portos/regiões de origem” brasileira, e aqueles que correspondiam à “categoria residual que engloba outras zonas de proveniência do litoral brasileiro” (FRUTUOSO, GUINOTE, LOPES, 2001, p. 64).

Ano	Portos de origem					
	Rio de Janeiro	Bahia	Pernambuco	Maranhão	Pará	Outros
1769/1782	23,8%	27,5%	20,0%	16,3%	8,8%	3,8%
1783/1807	17,1%	22,5%	25,6%	20,2%	9,3%	5,4%
1809/1822	17,4%	19,0%	22,3%	18,2%	13,2%	9,9%
1823/1836	15,4%	17,9%	24,4%	16,7%	17,9%	7,7%

**Tabela 1** – Média anual das embarcações aportadas em Lisboa por proveniência (1769-1836)<sup>4</sup>

Fonte: FRUTUOSO, GUINOTE, LOPES, 2001, p. 64

O comércio de cabotagem e a manutenção dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira

Frustradas pelas condições fixadas pelo Decreto de 11 de junho de 1808, as autoridades britânicas instaladas no Rio de Janeiro se empenharam para que o acordo comercial previsto na Convenção Secreta de outubro de 1807 fosse firmado com o governo português (CARVALHO, 2018). Depois de longas negociações, em fevereiro de 1810, os representantes das duas nações assinaram os Tratados de Amizade e Aliança e de Comércio e Navegação. Objetivando “consolidar e estreitar cada vez mais a perfeita harmonia e amizade”, os artigos iniciais do primeiro Tratado asseguravam a “perpétua, firme e inalterável amizade, aliança defensiva, e estrita e inviolável união” entre as Coroas portuguesa e britânica (CARTA DE LEI, 1890, p. 43-44).

Por seu turno, “conservando grata lembrança do serviço, e assistência que sua

Coroa e família receberam da Marinha Real da Inglaterra”, o príncipe regente concedia aos britânicos o privilégio de “fazer comprar e cortar” madeiras dos “bosques, florestas e matas do Brasil” necessárias à construção de navios de guerra (CARTA DE LEI, 1890, p. 46-47). Ademais, o governo português obrigava-se no oitavo artigo a rescindir todas as antigas medidas que limitavam a presença da frota britânica em seus portos, consentindo a partir de então a admissão irrestrita de navios de guerra daquela nação, mesmo em tempo de paz, em todas as partes do império luso (CARTA DE LEI, 1890, p. 47-48). Por fim, os artigos nono e décimo determinavam, respectivamente, a não instalação da inquisição nos “meridionais domínios americanos da Coroa de Portugal” e a proibição do tráfico de escravos empreendido pelos vassallos portugueses “em outra alguma parte da costa da África, que não pertença atualmente aos domínios de Sua Alteza Real” (CARTA DE LEI, 1890, p. 48-49).

Versando especificamente sobre a navegação mercantil entre as duas nações, o segundo Tratado estipulava a ampliação do comércio a partir da adoção de um “sistema liberal” que pusesse termo a “certas proibições e direitos proibitivos” vigentes até aquela ocasião (CARTA DE LEI, 1890, p. 51). Assim, com vista à consecução do propósito enunciado no preâmbulo do Tratado, qual seja, o de garantir as “bases mais estáveis, mais liberais, e de mais perfeita igualdade”, os primeiros artigos eram dedicados à consolidação daquilo que as partes contratantes entendiam como “direitos e benefícios recíprocos” (CARTA DE LEI, 1890, p. 51-53). Além da “liberdade de comércio e navegação entre os vassallos das duas altas partes contratantes”, as cláusulas iniciais asseguravam o direito de nação mais favorecida em relação ao pagamento de taxas de importação bem como a “perfeita reciprocidade” na cobrança das taxas portuárias exigidas por cada um dos governos (CARTA DE LEI, 1890, p. 53).

Se os artigos introdutórios pareciam coadunar com a pretensa “igualdade” e “reciprocidade” expressas na apresentação do Tratado, certamente o mesmo não pode ser dito sobre as demais cláusulas, as quais, não por acaso, foram invariavelmente apreendidas por diversos estudos sobre o período como prova incontestável da preponderância da Grã-Bretanha, transformando-a “em potência privilegiada, com direitos de extraterritorialidade e tarifas preferenciais a níveis extremamente baixos” (FURTADO, 1964, p. 114-115). Nesse sentido, entre os tópicos exaustivamente examinados pela historiografia<sup>5</sup>, destaca-se o décimo artigo, que garantia à Inglaterra o privilégio de nomear magistrados especiais “para obrarem em seu favor como Juizes Conservadores”, e o décimo quinto artigo, que estabelecia em 15% o direito de importação exigido sobre as mercadorias inglesas consignadas a

súditos britânicos ou portugueses (CARTA DE LEI, 1890, p. 62-63). Ou seja, com essa disposição, a tarifa que incidia sobre os produtos de origem inglesa foi reduzida drasticamente, se comparada à taxa de 24% estipulada pela Carta Régia de janeiro de 1808, e que ainda continuaria a ser exigida sobre todas as outras nações estrangeiras, tornando-se até mesmo mais baixa do que a tarifa especial de 16% cobrada pelos produtos transportados pelas embarcações luso-brasileiras, conforme prescrito no Decreto de junho de 1808.

Em contrapartida, em vez da redução das taxas de importação, o décimo nono artigo determinava que os produtos exportados pelos vassallos portugueses para a Grã-Bretanha seriam admitidos “pagando geral e unicamente os mesmos direitos que pagam pelos mesmos artigos os vassallos da nação mais favorecida” (CARTA DE LEI, 1890, p. 64-65). Mesmo não admitindo a entrada no mercado britânico do açúcar, do café e de outros gêneros de origem brasileira idênticos aos produzidos nas colônias inglesas, o artigo seguinte do Tratado concedia a isenção de taxas sobre esses produtos quando levados à Inglaterra para dali serem reexportados. Do mesmo modo, o vigésimo primeiro artigo assegurava ao regente português a prerrogativa de “impor pesados e até proibitivos direitos sobre todos os artigos conhecidos pelo nome de gêneros das Índias Orientais Britânicas, e de produções das Índias Ocidentais, tais como o açúcar e café” (CARTA DE LEI, 1890, p. 66).

Em que pese o caráter declaradamente “desigual” dos artigos descritos acima, a análise do modo como a aprovação e a execução de algumas cláusulas do Tratado de Comércio e Navegação de 1810 repercutiu entre os diferentes setores da sociedade luso-brasileira permite-nos elucidar importantes questões acerca das redes mercantis do império português durante o período joanino. Mais precisamen-

te, referimo-nos à sanção do vigésimo segundo artigo, que afetava diretamente os interesses comerciais de determinados grupos radicados nas principais praças litorâneas do Brasil. Em seus termos, o artigo determinava o estabelecimento de um porto-franco na Ilha de Santa Catarina a fim de “facilitar e animar o legítimo comércio” da Grã-Bretanha com “outros estados adjacentes” ao Brasil, notadamente as possessões hispânicas do Rio da Prata (CARTA DE LEI, 1890, p. 66). Conforme já mencionado, desde as negociações da Convenção Secreta de outubro de 1807, o governo britânico manifestava a ambição de estabelecer preferencialmente na Ilha de Santa Catarina um ancoradouro onde sua Marinha Mercante fosse livre dos direitos comumente exigidos nos demais portos da América portuguesa sobre os produtos destinados à reexportação. Baldadas as primeiras tentativas de obtenção de um porto-franco na costa sul do Brasil, os ingleses retomaram a discussão pouco tempo depois durante as negociações do Tratado de 1810 (CARVALHO, 2018).

De acordo com Alan Manchester (1973, p. 81), às vésperas do seu embarque para o Brasil, em abril de 1808, Lorde Strangford recebeu instruções do Foreign Office para que o porto-franco fosse definitivamente assegurado à Inglaterra. Com efeito, durante as conversações que precederam a assinatura do acordo, o emissário inglês apresentou a questão ao ministro Sousa Coutinho que, por sua vez, submeteu esta e outras propostas à apreciação de um grupo formado por alguns dos mais destacados membros da Corte do Rio de Janeiro. Dentre os pareceres emitidos, ressaltamos aqueles elaborados por José da Silva Lisboa, Luís José de Melo e Manuel Jacinto Nogueira da Gama, em que se constatam “as mais vivas resistências contra a prevista constituição de um porto-franco na Ilha de Santa Catarina” (ALEXANDRE, 1993, p. 220).

Assinalando a importância estratégica do porto catarinense para o comércio realizado entre o Brasil e a região do Prata, Silva Lisboa posicionava-se contra a concessão pretendida pelos ingleses. Em suas palavras, a Ilha de Santa Catarina era a “grande chave do sul, e de muita importância em vários pontos de vista político” (ALEXANDRE, 1993, p. 220). Do mesmo modo, o desembargador José de Melo defendia a eliminação da referida cláusula, ressaltando que a manutenção dos luso-brasileiros na condição de únicos “agentes e mediadores no comércio com o Prata” beneficiaria sobremaneira o comércio de cabotagem praticado ao sul do Rio de Janeiro (ALEXANDRE, 1993, p. 220). Por fim, à semelhança dos demais pareceres expedidos sobre o tema, Nogueira da Gama argumentava que a franqueza do porto de Santa Catarina era a “maior concessão que no Tratado se fazia aos ingleses” (ALEXANDRE, 1993, p. 220).

Embora a cláusula que tornava o porto catarinense franco aos interesses britânicos tenha sido mantida praticamente intacta no texto final do Tratado, a pressão exercida pelos setores envolvidos com o comércio de cabotagem realizado entre os portos das Américas lusa e hispânica foi capaz de obstar a sua plena execução. Em nota endereçada ao emissário inglês logo após a ratificação do acordo, D. Rodrigo de Sousa Coutinho atribuía a não observância do vigésimo segundo artigo ao “estado de maior abatimento” em que na ocasião se encontrava o porto de Santa Catarina. Alegando que a adequação desse entreposto às necessidades mercantis da Inglaterra exigiria vultosas somas, o ministro português afirmava que os negociantes daquela nação poderiam “servir-se do Rio de Janeiro com iguais vantagens” (ALEXANDRE, 1993, p. 225). Conforme Alexandre (1993, p. 225), a resposta emitida pelo Conde de Linhares “vem provar que, embora incapazes de fa-

zer modificar o teor do acordo em pontos essenciais, os grupos sociais dominantes no Brasil [...] tinham força suficiente para pesar na balança”.

De fato, além do abastecimento da recém-instalada Corte, a elevação do porto do Rio de Janeiro à posição de principal entreposto comercial do império português ampliou significativamente a circulação costeira de embarcações carregadas com produtos destinados ao mercado estrangeiro, nomeadamente o açúcar, o café e o algodão, bem como de manufaturas, a exemplo de tecidos britânicos e ferragens (LOBO, 1978, p. 83-90). Em razão do “giro rápido que permitia o retorno do capital empatado e seu lucro”, o comércio de cabotagem distinguia-se, segundo Riva Gorenstein (1993, p. 164), como uma atividade “acessível” aos médios e grandes negociantes. De acordo com a autora, as vantagens oferecidas por esse empreendimento não demoraram a atrair os investimentos de setores mercantis emigrados do reino, os quais, em diversas vezes, associaram-se aos seus antigos agentes e consignatários ligados às tradicionais casas comerciais do Rio de Janeiro e de outras importantes praças litorâneas do Brasil (GORENSTEIN, 1993, p. 165).

Nos anos seguintes à assinatura do Tratado de 1810, grupos de negociantes e proprietários luso-brasileiros empenhados em preservar a exclusividade na exploração do comércio costeiro passaram a exercer forte pressão sobre o governo joanino. O primeiro passo nesse sentido foi dado pouco tempo depois da assinatura do Decreto de junho de 1814, que tornou livre nas várias partes do império português a “entrada dos navios de quaisquer nações que a eles virem” (DECRETO, 1890b, p. 12). Descrita por José da Silva Lisboa (1818, p. 97) como a medida responsável pela “consumação” definitiva da “antes interina e provisória abertura

dos portos”, a resolução de junho de 1814 logo foi sucedida por outro decreto que resguardava da concorrência externa os interesses dos grupos envolvidos no comércio de cabotagem. Editada em 15 de novembro de 1814, a decisão procurava dirimir o “grave prejuízo que causariam ao comércio interno e à navegação os estrangeiros, se lhes fosse permitido fazer o comércio costeiro” (DECRETO, 1890c, p. 33-34). Com esse propósito, o regente instruiu todos os capitães-generais para que não fossem concedidos “passaportes a embarcações estrangeiras carregadas com gêneros deste país, com o destino de os conduzir a outros portos deste Estado do Brasil” (DECRETO, 1890c, p. 34).

Aspecto pouco estudado da política mercantil de D. João, a restrição imposta aos negociantes de outras nações revela de forma expressiva a influência e o prestígio que os setores ligados às redes de abastecimento interno desfrutavam na Corte do Rio de Janeiro. Tal importância fica ainda mais evidente quando observamos que a participação de estrangeiros no comércio costeiro foi reiteradamente proibida, como em julho de 1816, ocasião em que o regente ratificou a restrição do direito de carga e de descarga de produtos brasileiros em embarcações estrangeiras que se dirigiam para qualquer dos portos da costa (DECISÃO, 1890, p. 21). Livre da ingerência britânica, o comércio de abastecimento da Corte realizado por meio da navegação de cabotagem concorreu para o fortalecimento das rotas que interligavam o Rio de Janeiro aos demais portos, aspecto que refletiu no estreitamento dos laços entre negociantes e produtores radicados nas diferentes regiões do Brasil e, até mesmo, na criação de escolas de pilotos práticos para a navegação na costa norte (GORENSTEIN, 1993; CARVALHO, 2018).

Com efeito, enquanto o governo joanino procurava limitar a atuação de es-

trangeiros no comércio de abastecimento em um momento crucial de organização, expansão, consolidação e estabilização institucional do império luso-brasileiro (RIBEIRO, 2017, p. 127), a disputa pelo controle do rentável mercado interno do Rio de Janeiro entre negociantes reinóis e integrantes dos setores ligados à produção e à distribuição de gêneros de primeira necessidade permeou o complexo debate político em curso às vésperas da Independência (OLIVEIRA, 2021). Reconhecendo a importância dos grupos que integravam a rede mercantil de abastecimento, entre os meses de abril de 1821 e outubro de 1822, D. Pedro buscou firmar alianças com alguns de seus principais representantes com vistas à consolidação das bases de sustentação de sua autoridade à frente do Império do Brasil. Interessados em preservar e ampliar o acesso ao mercado consumidor da Corte, produtores e negociantes que atuavam nos circuitos internos de abastecimento do Centro-Sul a partir do controle da navegação costeira – a exemplo de José Fernando Carneiro Leão e os irmãos Manuel Moreira Lírio e Domingos Custódio Guimarães<sup>6</sup> – aderiram ao futuro imperador, oferecendo o suporte material e político necessários para a consolidação da monarquia constitucional (GORENSTEIN, 1993; MATTOS, 2019; OLIVEIRA, 2021).

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob o controle de negociantes luso-brasileiros, o comércio de cabotagem se consolidou como uma das atividades mercantis mais rentáveis às vésperas da Independência. O comércio de abastecimento da Corte realizado por meio da navegação de cabotagem articulava uma imbricada rede costeira que abrangia desde proprietários de charqueadas no Rio Grande do Sul, responsáveis pela produção de car-

nes secas, couros e sebo, até produtores de açúcar, aguardente, café, arroz, algodão, feijão, carnes e farinha de São Paulo, Bahia e Pernambuco. Por seu turno, estas regiões eram regularmente abastecidas com tecidos finos, louças e ferragens inglesas, além de sal, vinhos e escravos transportados em embarcações procedentes do Rio de Janeiro que pertenciam, na maioria das vezes, aos negociantes mais abastados da Corte, cujos interesses já se encontravam enraizados nas várias praças do litoral brasileiro desde a segunda metade do século XVIII.

Analisadas em seu contexto, as diretrizes prescritas após o desembarque da Corte na América evidenciam as estratégias adotadas pelo governo joanino com o intuito de ampliar o controle do comércio praticado nos portos brasileiros e garantir a arrecadação de recursos fundamentais à sua instalação no Brasil, preservando, quanto fosse possível, os interesses de negociantes atacadistas reinóis e de seus correspondentes radicados nas principais praças da América portuguesa. De outra parte, conforme sublinhado, a redução dos impostos que incidiam sobre os produtos importados e as vantagens concedidas aos negociantes do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém na importação e reexportação de mercadorias favoreceram sobremaneira grupos de negociantes estabelecidos nessas praças. Nesse sentido, a partir da análise das medidas voltadas à regulamentação da navegação mercantil adotadas após a “abertura dos portos às nações amigas”, novos significados emergem da política joanina, permitindo-nos inscrever as diretrizes no âmbito das intensas disputas travadas entre negociantes luso-brasileiros e estrangeiros em torno do controle do comércio marítimo e da circulação de mercadorias na América.

## **FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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

ALVARÁ de 10 de setembro de 1765. In: SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e. Systema ou collecção dos regimentos reaes. Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1791, p. 121-123.

ARRUDA, José J. de A. O Brasil no comércio colonial. São Paulo: Ática, 1980.

\_\_\_\_\_. Frotas de 1749: um balanço. *Varia História*. Belo Horizonte, MG, v. 21, p.190-208, jun. 1999.

\_\_\_\_\_. Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos: 1800-1808. Bauru, São Paulo: Edusc, 2008.

BROWN, Larissa V. Frotas. In: SILVA, Maria B. N. da (Org.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994, p. 358-359.

CARDOSO, José L. Bloqueio continental e desbloqueio marítimo: o Brasil no contexto global das guerras napoleônicas. In: CARDOSO, J. L.; MONTEIRO, N. G.; SERRÃO, J. V. (Orgs.). *Portugal, Brasil e a Europa napoleônica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010, p. 39-60.

CARTA CIRCULAR de 27 de fevereiro de 1808. Biblioteca Nacional de Portugal. Aviso (circular) de D. Domingos António de Souza Coutinho. *Collecção Pombalina*. PBA 642, Cota: F. 1631 (1), fls. 663-667.

CARTA DE LEI de 26 de fevereiro de 1810. *Collecção das leis do Brazil de 1810*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 43-69.

CARTA RÉGIA de 28 de janeiro de 1808. *Collecção das leis do Brazil de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 1-2.

CARVALHO, Marieta P. Os sentidos da Administração. oficiais e ação política no Rio de Janeiro. Jundiaí, São Paulo: Paco, 2018.

COSTA, Wilma P. Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência. In: JANCSÓ, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2003, p. 143-194.

DECISÃO de 29 de julho de 1816. *Collecção das leis do Brazil de 1816*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 21.

DECRETO de 11 de junho de 1808. *Collecção das leis do Brazil de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890a, p. 49-50.

DECRETO de 18 de junho de 1814. *Collecção das leis do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890b, p. 12.

DECRETO de 15 de novembro de 1814. *Colleção das leis do Brazil de 1814*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890c, p. 33-34.

ESPARTEIRO, António M. *Dicionário ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Livraria Clássica, 1962.

FALCON, Francisco J. C. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FRAGOSO, João L. R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 6ª ed. São Paulo: Fundo de Cultura, 1964.

GARCIA, Emanuel S. da V. *Buenos Aires e Cádiz: contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791): conclusão*. *Revista de História*, São Paulo, v. 46, n. 93, p. 251-266, 1973.

GODINHO, Vitorino M. *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro, 1670-1770*. *Revista de História*, São Paulo, v. 7, n. 15, p. 69-88, jul./set. 1953.

GORENSTEIN, Riva. *Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, 1808-1830*. In: MARTINHO, L. M.; GORENSTEIN, R. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, Secretaria da Cultura, Turismo e Esportes, 1993, p. 125-255.

GOUVÊA, Maria de F. S. *As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no império luso-brasileiro*. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2005, p. 707-752.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Prefeitura do Município, Secretaria da Cultura, Turismo e Esportes, 1993.

LIMA, Manuel de Oliveira. *Dom João VI no Brazil: 1808/1821*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues, 1908.

LISBOA, José da S. *Memoria dos beneficios politicos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1818.

LOBO, Eulália M. L. *As frotas do Brasil*. *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, Köln, v. 4, p. 465-488, 1967.

\_\_\_\_\_. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Vol. 1. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

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

MARTINS, Ana C. D. *Governança e arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007.

MATTOS, Renato de. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à independência (1808-1822)*. São Paulo: Intermeios; Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), 2019.

OLIVEIRA, Cecília H. L. de S. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro, 1820-1824*. 2ª ed. São Paulo: Intermeios, 2021.

PEDREIRA, Jorge M. V.; COSTA, Fernando D. D. *João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 12ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.

PINTO, Virgílio N. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

RIBEIRO, Éder da S. *Nas tramas da política, nos bastidores das instituições: o Conselho da Fazenda e a construção do Império luso-brasileiro nos trópicos (1808-1821)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2017.

RUSSELL-WOOD, Anthony J. R. *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro (1500-1808)*. Tradução de Maria de Fátima Silva Gouvêa. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-249, 1998.

SANTOS, Corcino M. dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

VARNHAGEN, Francisco A. de. *Historia geral do Brazil antes da sua separação e independencia de Portugal*. 2ª ed. Rio de Janeiro: E. e H. Laemmert, 1877.

**NOTAS**

<sup>1</sup> “Ao nível superior do governo, existiam Secretarias de Estado, reorganizadas de acordo com o Alvará Régio de 1736. Incluía as seguintes: ‘Negócios Interiores do Reino’, geralmente designada Secretaria de Estado dos Negócios do Reino; ‘Marinha e Domínios Ultramarinos’, também conhecida por Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas, ou Marinha ou Marinha e Ultramar; finalmente ‘Estrangeiros e Guerra’. Quase meio século depois, em 18 de dezembro de 1788, outra Secretaria ‘da Repartição da Fazenda’ ou ‘dos Negócios da Fazenda’ foi delineada, embora não estivesse operacional antes de 6 de janeiro de 1801, quando foi regulamentada internamente”. Cf.: MARTINS, 2007, p. 3.

<sup>2</sup> “As nomeações para as Secretarias de Estado foram feitas de acordo com a legislação que as criou em 1736. À primeira vista, não haveria mudança de funções, poderes e procedimentos. Contudo, o simples fato de funcionar a partir do Brasil e não do Reino levou a alterações imediatas da jurisdição territorial o que teve outros efeitos. A Secretaria de Estado dos Negócios do Reino tornou-se dos Negócios do Brasil o qual deixou de pertencer aos Domínios Ultramarinos.” Cf.: MARTINS, 2007, p. 120.

<sup>3</sup> Em carta circular de 27 de fevereiro de 1808, D. Domingos de Souza Coutinho afirmava que “achando-se o Reino de Portugal atualmente invadido por um exército francês e espanhol, e os seus portos bloqueados por uma esquadra inglesa”, todos os navios portugueses que estivessem nos “portos e mares” da Ásia, Angola e Benguela em torna-viagem para o reino de Portugal deviam se dirigir ao Brasil “com a conveniente brevidade” (Biblioteca Nacional de Portugal. Aviso (circular) de D. Domingos António de Souza Coutinho. Collecção Pombalina. PBA 642, Cota: F. 1631 (1), fls. 663-667).

<sup>4</sup> Segundo os autores, “devido à sua especificidade, o ano de 1808 não foi considerado nesta divisão” (FRUTUOSO, GUINOTE, LOPES, 2001, p. 63).

<sup>5</sup> As concessões jurídicas e comerciais feitas pelo governo joanino aos interesses britânicos no Tratado de 1810 foram examinadas em profundidade por Carvalho (2018), especialmente no quinto capítulo.

<sup>6</sup> Negociante matriculado na Real Junta do Comércio desde fevereiro de 1815, Manuel Moreira Lírio participava ativamente do comércio de farinha de trigo produzido na capitania do Rio Grande. Homem rico e de projeção na sociedade carioca, Moreira Lírio era também corretor na venda dos mais variados artigos, que iam desde terras, imóveis, objetos de prata, até a preparação e venda de escravos especializados. Ao lado de seu irmão Domingos Custódio Guimarães, que desde 1814 atuava como sócio-diretor da Companhia de Seguros Permanente, Moreira Lírio arrematou, entre os anos de 1815 e 1817, o contrato do subsídio literário sobre a carne na Corte. José Fernando Carneiro Leão era filho de Brás Carneiro Leão, um dos mais abastados negociantes do Rio de Janeiro em fins do século XVIII. Após a morte de seu pai, em 1808, assumiu o comando de uma das mais importantes casas comerciais da praça carioca, por meio da qual acumulou grande fortuna com a importação de manufaturas portuguesas e escravos africanos, revendendo-os por atacado no Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso e Rio Grande de São Pedro do Sul. Pelos relevantes serviços prestados durante o processo de Independência, foi condecorado com a Ordem Imperial do Cruzeiro (GORENSTEIN, 1993; MATTOS, 2019).