

economia & história



Abertura dos Portos, Janeiro de 1808: Rumo à Independência do Brasil

JOSÉ FLÁVIO MOTTA (*)

Um das efemérides a marcar o ano de 2022 será o bicentenário de nossa independência política. Evidentemente, os acontecimentos que tiveram lugar no Brasil de inícios da terceira década do século XIX inseriram-se num complexo processo histórico ao qual se vinculou a paulatina superação de nossa situação colonial. Nossos olhos, neste pequeno artigo, voltam-se para um episódio anterior, de janeiro de 1808, igualmente integrante do mesmo processo. Em Carta Régia datada aos 28 dias daquele mês, da qual transcrevemos alguns trechos a seguir,¹ o príncipe regente D. João abriu os portos do Brasil ao comércio direto estrangeiro, com exceção dos gêneros estancados:²

[...] 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 [...]. Segundo: 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, todos, e quaisquer gêneros, e produções coloniais, à exceção do pau brasil, ou outros notoriamente

estancados, [...] 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. [...] Escrita na Bahia aos vinte e oito de janeiro de 1808. (Carta de Abertura dos Portos, 1808)

Uma década mais tarde, José da Silva Lisboa, que anos depois seria agraciado por D. Pedro I com o título de Visconde de Cairu, publicou uma *Memória dos benefícios políticos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI*, na qual identificou o que para ele era o atributo por excelência da Carta Régia de 1808: “A vinda do Senhor D. João à

Bahia marca uma grande era nos anais da civilização pela suspensão do sistema colonial". (LISBOA, 1818, p. 66, destaque no original).³ Escreveu ainda o futuro Visconde:

Abrindo os portos, sem reserva de artigos comerciais estrangeiros, estabeleceu a correspondência direta das Nações, economizando tempo, trabalho, dispêndio, e riscos em derrotas falsas, circuitos forçados, rumos avessos, tratos clandestinos, de que era composto o Sistema Colonial, em pura perda da humanidade inconsiderável (*sic!*) vantagem da Metrópole, e triste desanimação das Colônias. Assim todas as classes de habitantes do Brasil se habilitarão a ver e desfrutar os bens da natureza, e arte de todos os Estados, nos seus diferentes graus de civilização, a fim de exuberante suprimento do povo, e perene estímulo da geral indústria. (LISBOA, 1818, p. 70)

Dessa forma, cerca de três lustros antes do comemorado setembro de 1822, ter-se-ia de fato posto em cheque o estatuto colonial; aí a importância da medida de janeiro de 1808. Ilustres estudiosos de nosso passado salientaram a relevância da abertura dos portos, apontando também a sua necessidade, condicionada pelas circunstâncias então vigentes, manifestas na transferência da Corte portuguesa para o Brasil, tendo em vista a invasão de Portugal pelas forças de Napoleão Bonaparte.⁴ Caio Prado Júnior, por exemplo, em sua *História econômica*

do Brasil, obra publicada originalmente em 1945, escreveu:

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, 2008, p. 127)

Essa necessidade posta pelas circunstâncias foi igualmente registrada por Celso Furtado, em sua *Formação econômica do Brasil*, cuja primeira edição datou de 1959:

Ocupado o reino português pelas tropas francesas, desapareceu o entreposto que representava Lis-

boa para o comércio da colônia, tornando-se indispensável o contato direto com os mercados ainda acessíveis. A "abertura dos portos", decretada ainda em 1808, resultava de uma imposição dos acontecimentos. (FURTADO, 2009, p. 156)

E Fernando Antônio Novais, em texto publicado em 1971, engrossa o conjunto de autores aqui indicados, fazendo referência à mesma *Memória*, de José da Silva Lisboa, por nós citada neste artigo:

A abertura dos portos, para logo promulgada (Carta Régia de 28/1/1808), ainda que em função das circunstâncias de momento, significava a "suspensão do Sistema Colonial", como notou o seu inspirador José da Silva Lisboa; tornou-se por isso irreversível, e está na raiz das tensões de toda ordem que se desencadeiam na Metrópole e na Colônia a partir de então. (NOVAIS, 2005, p. 105)

Esse entendimento, compartilhado pelos luminares de nossa historiografia acima mencionados, é também reafirmado por estudiosos mais recentes. Exemplo disto encontramos em uma coletânea publicada em 2007 sob o título *A Abertura dos Portos*. Um dos participantes dessa coletânea, José Luís Cardoso, apontou uma vez mais a importância da medida de janeiro de 1808 no que respeita à superação do sistema colonial:

[...] ao impor uma quebra na situação de exclusivo e, por conseguinte, das vantagens que a metrópole detinha na balança comercial com a sua mais importante colônia, a Abertura dos Portos brasileiros aos navios e negociantes britânicos [...] consolida um movimento irreversível de transição de um sistema de comércio internacional protegido pelo regime de pacto colonial para um sistema de comércio livre sem exclusivos. (CARDOSO, 2007, p. 182)

Identificamos, portanto, a partir do conjunto de autores e citações até aqui trazidos para nosso texto, a ênfase posta em dois elementos basilares: o primeiro deles, a atribuição de grande importância à medida estabelecida pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808; o segundo, a também atribuição de relevância inequívoca ao papel desempenhado pelas circunstâncias, na medida em que elas tornaram inevitável a adoção daquela medida.

Nosso objetivo aqui é tecer algumas considerações acerca desses dois elementos basilares. De fato, há estudiosos preocupados em evitar o que poderia talvez ser caracterizado como uma leitura pouco cuidadosa das interpretações mais tradicionais, leitura esta conducente a uma eventual superestimação das circunstâncias.⁵ Ilustra essa preocupação a análise realizada por Jorge Pedreira e Fernando Dores Costa em livro cujo tema é D. João VI. Eles ponderaram

que, não obstante a invasão de Portugal e a transferência da Corte portuguesa para o Brasil exigissem sem dúvida alguma reação, haveria alternativas àquela que significou, para reiterar a expressão de José da Silva Lisboa, efetiva *suspensão do sistema colonial*. Nas palavras dos autores:

Quanto a tratar-se de uma fatalidade, isto é, de uma resposta a uma situação que não admitia outra opção, a verdade é que, se é certo que era impossível não adotar disposições que permitissem alguma comunicação com o estrangeiro, tanto para escoar as produções coloniais como para garantir o abastecimento de artigos essenciais de importação, não era forçoso que tais disposições tivessem a mesma extensão da que foi aprovada pela carta régia. Teria sido possível explorar algumas alternativas, como a criação de um porto franco nos Açores, [...] ou, pelo menos, impor formas de condicionamento ou de limitação das relações comerciais diretas com o estrangeiro. (PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 208)

Ainda de acordo com Pedreira e Costa (2008, p. 209), seria possível explicar a amplitude (ou a “extensão”, termo que eles próprios utilizaram) característica da providência adotada em 28 de janeiro de 1808. Para tanto, tratar-se-ia de perfilhar o entendimento de que 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.”

Em verdade, esses interesses “brasileiros”, seja de indivíduos nascidos de fato na Colônia, seja de reinóis que se deslocaram para o Brasil e aqui criaram raízes e desenvolveram seus negócios, encontram inequívoca ilustração, por exemplo, nos escritos do desembargador João Rodrigues de Brito. Em detalhado diagnóstico redigido em 1807, em resposta a um ofício do Conde da Ponte solicitando parecer da Câmara de Salvador sobre a situação da agricultura e do comércio naquela cidade, o desembargador delineou contundente crítica às políticas metropolitanas de recorte mercantilista, por ele responsabilizadas pela falta de liberdade a tolher as atividades dos lavradores e comerciantes coloniais.⁶ Tal crítica viu-se acompanhada do elogio rasgado e da recorrente defesa da adoção das práticas concorrenciais. Cabe reproduzirmos o comentário feito por Mircea Buescu (1970, p. 235), para quem Rodrigues de Brito escreveu, de fato, “*um libelo contra o colonialismo*”:

A sua oposição, em nome do liberalismo, aos entraves, impostos, controles, limitações e proibições, é a revolta disfarçada contra a política colonial. As liberdades que ele pleiteia, em nome da nova doutrina, implicam o abandono dos próprios fundamentos do colonia-

lismo, sobretudo nos seus moldes mercantilistas.

As circunstâncias, por assim dizer, empurraram o pêndulo para o lado desses interesses “brasileiros”. Vale dizer, um processo histórico que vinha avançando, quiçá inexoravelmente, no sentido da superação do estatuto colonial viu-se alavancado pelas circunstâncias então vivenciadas. Haveríamos de concordar, por conseguinte, com Maria Odila Leite da Silva Dias, na forma como essa historiadora identificou um processo secular do qual resultou a interiorização da metrópole, o “*enraizamento da metrópole na colônia*”:

A sociedade que se formara no correr de três séculos de colonização não tinha alternativa ao findar do século dezoito senão transformar-se em metrópole, a fim de manter a continuidade de sua estrutura política, administrativa, econômica e social. Foi o que os acontecimentos europeus, a pressão inglesa e a vinda da Corte tornaram possível. (DIAS, 2005, p. 19)

Esse clássico artigo de Maria Odila Dias foi publicado originalmente em 1972. E a citação por nós selecionada evidencia uma variável adicional, de suma importância e por conta disso invariavelmente lembrada pela historiografia, que convém igualmente trazer para nosso texto. Trata-se dos interesses da Inglaterra, se não a principal, decerto entre as principais

nações protagonistas do processo e das circunstâncias por nós aqui discutidos.

E essa variável permite-nos levantar outra ordem de considerações acerca da relevância da abertura dos portos. Faremos isso recorrendo à precisa caracterização feita por José Jobson de Andrade Arruda, que abriu seu instigante volume dedicado à análise do período 1800-1808 com o parágrafo a seguir transcrito:

A abertura dos portos brasileiros, decretada pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, bem como os eventos anteriores e posteriores que a envolvem; a dramática transferência da Corte portuguesa, em 1807, e os Tratados Comerciais, de 1810, são partes inarredáveis de um mesmo processo em que a Metrópole portuguesa e a Colônia brasileira são figurantes rendidos, em que o *locus* de poder decisório, das determinações históricas essenciais situa-se fora da Colônia e para além dos limites do próprio Império português, pois se aloja no *Foreign Office*, no coração político do Império britânico. (ARRUDA, 2008, p. 13)⁷

Não obstante a relevância do papel desempenhado pelos interesses da Inglaterra, importa-nos tão-somente salientar aqui um aspecto específico do estudo de Arruda, de especial interesse para nossa discussão sobre a medida implementada em janeiro de 1808. O autor,

na introdução de seu texto, explicitou a sugestão de que a Carta Régia assinada pelo príncipe D. João teria significado apenas, por assim dizer, a aplicação de uma demão de formalidade sobre uma situação efetiva já vigente há alguns anos:

Em decorrência, antes mesmo da abertura oficial dos portos brasileiros [...], uma espécie de abertura informal, efetiva, cumpriu-se, fruto da ação devastadora dos contrabandistas, a tal ponto que duas datas são referenciais simbólicos para a abertura dos portos brasileiros: 1800 e 1808. A primeira, porque demarca o arranque incontrolável da operação contrabando estimulada pelos ingleses; a segunda, porque a transferência da Corte, sob o acicate da explosiva conjuntura internacional, obriga à oficialização da abertura dos portos brasileiros, agora uma colônia entre dois Impérios. (ARRUDA, 2008, p. 15-16)

O autor em tela, ademais, empreendeu um esforço de quantificação desse contrabando, e o resultado desse esforço permitiu-lhe corroborar a sugestão avançada: “[...] de fato o contrabando foi a principal arma utilizada pelas nações concorrentes de Portugal, mas principalmente pelos britânicos, no sentido de forçar a abertura efetiva dos portos, antes de formalizá-la em 1808” (ARRUDA, 2008, p. 118).⁸

Contemplamos, portanto, neste artigo, duas perspectivas de análise, certamente não exaustivas, de

um complexo processo histórico. Em ambas, as circunstâncias têm seu papel reconhecido como condicionantes importantes daquele processo. Uma delas enfatizou o descolamento entre, de um lado, interesses enraizados na colônia brasileira e, de outro, interesses metropolitanos tradicionalmente vinculados ao funcionamento do sistema colonial mercantilista. Como resultado desse descolamento, tais conjuntos de interesses posicionaram-se em rota de colisão, tornando afinal impossível a manutenção do estatuto colonial. A outra perspectiva de certa forma aprofundou aquele embate *Metrópole versus Colônia*, e o apreendeu com o foco num contexto mais amplo, emprestando o protagonismo maior a interesses de terceiros, em especial da Inglaterra.

Desnecessário salientar que tais enfoques não precisam nem devem ser entendidos como excludentes. Adicionalmente, atribuindo o destaque devido às circunstâncias, sem superestimá-las, ambas as perspectivas contribuem no sentido de evidenciar que a importância da abertura dos portos ultrapassa a discussão da efetividade em si da Carta Régia. De fato, tal discussão interessa na medida em que esclarece as distintas facetas de um processo histórico que teria importante desenvolvimento na concretização da emancipação política do Brasil. Processo, contudo,

que igualmente não se esgotaria no episódio da independência, mas sim se desdobraria, ao longo do Oitocentos e além, em suas variadas possibilidades, em meio à formação da nação brasileira.

Fontes e Referências

ARRUDA, José Jobson de Andrade. **Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros, 1800-1808**. Bauru, SP: Cátedra Jaime Cortesão; EDUSC, 2008.

BRITO, João Rodrigues de et alii. **Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1821 (reeditadas pelo Governo do Estado da Bahia no ano de 1924).

BUESCU, Mircea. Rodrigues de Brito: um libelo contra o colonialismo. In: BUESCU, Mircea. **História econômica do Brasil: pesquisas e análises**. Rio de Janeiro: APEC, 1970, p. 230-238.

CARDOSO, José Luís. A transferência da Corte e a Abertura dos Portos: Portugal e Brasil entre a ilustração e o liberalismo econômico. In: OLIVEIRA, Luís Valente de; RICUPERO, Rubens (orgs.) **A abertura dos portos**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007, p. 166-195.

Carta de Abertura dos Portos, 1808. Biblioteca digital Luso-Brasileira. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/31633>.

Collecção das Leis do Brazil de 1808. Parte I. Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 1-2. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18319>.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole. In: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **A interiorização da**

metrópole e outros estudos. São Paulo: Alameda, 2005.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Edição comemorativa: 50 anos. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

LISBOA, José da Silva. **Memória dos benefícios políticos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1818. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/4232>.

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

MATTOS, Renato de. **Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808-1822)**. Tese (Doutorado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 2015.

_____. Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808). **HiSTORELo – Revista de História Regional y Local**, Medellín, v. 9, n. 17, p. 471-506, Enero-junio 2017.

NOVAIS, Fernando Antônio. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1979.

_____. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: _____. **Aproximações: ensaios de história e historiografia**. São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 105-126.

PANTALEÃO, Olga. A presença inglesa no Brasil. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). **História geral da civilização brasileira**. 6ª ed. São Paulo: DIFEL, 1985, v. 3, p. 64-99.

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

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 48ª reimpr. da 1ª ed. de 1945. São Paulo: Brasiliense, 2008.

____. **Formação do Brasil Contemporâneo: colônia.** Entrevista - Fernando Novais; posfácio - Bernardo Ricupero. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

- 1 Na transcrição desses trechos do documento de 1808, para a comodidade dos leitores, optamos por atualizar a ortografia, mantendo a pontuação original. O mesmo procedimento foi adotado nas citações extraídas do livro de José da Silva Lisboa, de 1818, feitas mais adiante no texto.
- 2 Os leitores interessados poderão ter acesso a esse manuscrito na íntegra, em versão digitalizada, por exemplo, na página na internet da Biblioteca Digital Luso-Brasileira (BDLB), em <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/31633>, da qual nos servimos neste artigo. E aqueles que não quiserem se aventurar na leitura nem sempre fácil de um manuscrito de inícios do Oitocentos, poderão consultar, por exemplo, a versão impressa constante da Colleição das Leis do Brasil de 1808 (1891, p. 1-2), também disponível na internet, no portal da Câmara dos Deputados, em <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18319>.
- 3 “Com o intuito de celebrar a aclamação do príncipe regente D. João como rei de Portugal [a cerimônia ocorreu em 1818 no Rio de Janeiro], José da Silva Lisboa, então deputado da Real Junta do Comércio e desembargador da Casa de Suplicação do Reino do Brasil, foi encarregado de redigir a **Memória dos benefícios políticos do governo de El-Rey Nosso Senhor D. João VI.**” (MATTOS, 2017, p. 478) A obra foi publicada pela Imprensa Régia em 1818, e está disponível na página da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/4232>.
- 4 Recorreremos, em nossa discussão historiográfica, a alguns dos autores trabalhados em Mattos (2017), em artigo derivado da tese de doutorado do autor (cf. MATTOS, 2015).
- 5 A expressão “*leitura pouco cuidada*” é utilizada uma vez que seria a nosso ver completamente equivocado atribuir a estudiosos do quilate de Caio Prado Júnior, Celso Furtado e Fernando Novais qualquer entendimento reduzido ao absoluto domínio das circunstâncias. Dito de outra forma, há o processo histórico e há o conjunto das circunstâncias. O processo atua no direcionamento dos eventos; as circunstâncias condicionam o movimento. Entrelaçam-se, processo e circunstâncias. Nenhum dos autores citados desconsiderou o pro-

cesso; ao passo que também nenhum deles desdenhou das circunstâncias.

- 6 O conjunto das respostas ao aludido ofício foi publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional em 1821 e reeditado mais de um século depois pelo Governo da Bahia (cf. BRITO, 1924).
- 7 Não aprofundaremos neste artigo a análise da pressão e influência inglesas; tampouco teceremos maiores considerações acerca dos tratados de 1810. Mas indicamos aos leitores interessados a leitura, por exemplo, dos trabalhos de Manchester (1973) e Pantaleão (1985).
- 8 Convém registrarmos que Arruda, acerca da relevância do contrabando, remeteu-nos aos clássicos trabalhos de autoria de Novais (1979) e Prado Jr. (2011), este último publicado originalmente em 1942. Assim, escreveu ele: “*Não por acaso, o contrabando ganhou realce no clássico estudo de Fernando Novais sobre a crise do antigo sistema colonial*”; e “*O ano de 1800 sinaliza o arranque incontrolável do contrabando, praticado abertamente na barra do Rio de Janeiro, [...] como já observara Caio Prado Jr.*” (ARRUDA, 2008, p. 112 e 114-115).

(*) Professor Titular da FEA/USP.
(E-mail: jflaviom@usp.br).