

Proteger para não perder: as medidas da Coroa portuguesa em relação à entrada de estrangeiros no Brasil colonial

Carollina Carvalho Ramos de Lima*

Resumo

Este artigo tem por objetivo apresentar ao leitor um panorama da relação estabelecida entre os viajantes estrangeiros e a Coroa portuguesa antes da abertura dos portos, decretada em 1808.

Palavras-chave: Viajantes estrangeiros; Brasil colonial; literatura de viagem.

Abstract

This article has for objective to present to the reader a panorama of the relation established between the foreign travelers and the Portuguese Crown before the opening of the ports, intentionally in 1808.

Key words: Foreign travelers; colonial Brazil; trip literature.



* CAROLLINA CARVALHO RAMOS DE LIMA é Mestre em História pela UNESP - *campus* de Franca.



Pintura do holandês Frans Post, de 1637

O Brasil é um território muito mal conhecido na Europa. Os portugueses, por razões políticas, não divulgam quase nenhuma informação sobre essa sua colônia. Daí, as descrições vinculadas nas publicações geográficas inglesas serem, estou certo, terrivelmente errôneas e imperfeitas (FRANÇA, 1999, p.198).

Por longos três séculos, do descobrimento (1500) até a famosa abertura dos portos (1808), a receosa coroa portuguesa coibiu – ou pelo menos tentou coibir – com vigor a presença de estrangeiros em território brasileiro, sobretudo depois de 1590 quando passa a legislar neste sentido. Tal política condenou a colônia a um certo isolamento, fazendo com que o Brasil recebesse pouquíssimos visitantes e, consequentemente,

figurasse em um número reduzido de narrativas de viagem até o oitocentos. Malgrado a escassez de relatos sobre a América portuguesa, estes foram essenciais para a formação de um modo de agir e pensar do Velho Mundo em relação ao Novo Mundo, na medida em que o Brasil ficou conhecido na Europa, principalmente, através dos livros de viagem.

O “protecionismo” português

As primeiras medidas de proteção às investidas adventícias em território brasileiro foram tomadas pela Corte portuguesa no final do século XVI, quando em 09 de fevereiro 1591 – após onze anos da união dos tronos de Portugal e Espanha – foi sancionada uma lei que proibia a vinda de navios estrangeiros para a sua colônia na América. Catorze anos mais tarde, o

governo metropolitano impediu definitivamente a presença estrangeira no Brasil, estipulando o prazo de 12 meses para que saíssem os que aqui estavam. Mesmo que tal determinação não tenha sido rigorosamente cumprida, por cumplicidade ou por iniciativa dos funcionários que deviriam aplicá-la, a circulação de estrangeiros e a aproximação de embarcações em portos brasileiros, a partir de então, tornou-se restrita. A *Carta de Lei* de 1605 determinava:

[...] passou uma Lei, feita a 9 de Fevereiro de 1591, pela qual, sob as penas nelas declaradas, defendeu, e mandou, que nenhuma nau, nem navio estrangeiro, nem pessoa estrangeira, de qualquer sorte, qualidade, e nação que seja, não pudesse ir, nem fosse, dos portos do Reino de Portugal, nem fora deles, às Conquistas do Brasil, Mina, Costa de Malagueta, Reino de Angola, Ilhas de S. Thomé, ou Cabo-Verde, e quaisquer outros lugares de Guiné, e resgates deles, sem particular licença sua.

E depois o dito Senhor, e eu, concedemos algumas licenças e contratadores, e pessoas particulares, para poderem mandar urcas e navios, com marinheiros e pessoas estrangeiras, às ditas partes ultramarinas, [...].

E porque depois fui informado, por certas e verdadeiras informações, que das ditas licenças se tem usado mal, mandando, com provas falsas, alguns navios de rebeldes, e derrotando-se a torna viagem, fora do dito Reino, contra o que tinha prometido, e sem embargo das fianças que tinham dado [...].

E por todos esses danos serem tão grandes, houve por necessário e conveniente, mandar tratar dos remédios deles; [...].

E sendo tudo bem visto, e tratado pelos do meu Conselho, e sendo-me consultado, mando, que, do dia em que se publicar em diante, não possa navio algum, de quaisquer nações estrangeiras, ir á Índia, Brasil, Guiné, e Ilhas, nem quaisquer outras províncias, ou Ilhas, de minhas Conquistas, e Senhorios, assim descobertas, como por descobrir, [...].

E outrossim hei por bem, que no navio de meus naturais não possa ir pessoa alguma estrangeira, ainda que moradora seja em meus reinos; e que todos os estrangeiros, que viverem, e forem moradores, ou estantes nas partes da Índia, e no Brasil, Guiné, e ilhas de São Tomé, e Cabo Verde, e nas ditas ilhas dos Açores, e da Madeira, não possam mais viver nelas, e sejam obrigados a se vir para o Reino de Portugal, os que estiverem nas partes da Índia, nas primeiras naus que delas partirem para o Reino, depois de publicada nela esta minha lei; e os que estiverem no Brasil e mais partes ultramarinas do Cabo da Boa Esperança para cá, serão obrigados a se sair delas, e vir-se para o Reino, dentro de um ano [...].

E revogo [...] todas e quaisquer licenças, que estiverem dadas [...], para os ditos navios e pessoas estrangeiras poderem ir às ditas partes ultramarinas [...].

E qualquer navio estrangeiro, que for às ditas partes ultramarinas [...], hei por bem que seja perdido, com toda a fazenda que nele for [...].

[...] E quaisquer estrangeiros, que em navios seus ou alheios, ou de meus naturais, forem às ditas partes, contra esta minha lei, além de [...] incorrerem na perda de suas

fazendas, incorrerão em pena de morte [...] ¹.

Muito embora, devido às convenções internacionais e aos tratados de paz assinados entre as potências europeias, Portugal não pudesse negar hospitalidade às embarcações das nações amigas, caso as mesmas alegassem a necessidade de reparar avarias e providenciar alimentos e água fresca, pelo que sugerem algumas narrativas, alguns de nossos portos eram paragem comum para aqueles navios que se dirigiam para o sul, sobretudo, para o Cabo da Boa Esperança (BICALHO, 2003, p.34). Apesar das rígidas restrições impostas pelas autoridades à circulação de estrangeiros nas imediações dos portos, consta que as tripulações dos navios ancorados, se devidamente acompanhados por oficiais portugueses, tinham autorização para transitarem pelas ruas, frequentarem as casas de comércio, visitarem as Igrejas e os conventos e até mesmo excursionarem pelos arredores das cidades portuárias. Na narrativa de George Vason, publicada em 1810, o viajante relatou que durante os passeios que fez pelo Rio de Janeiro a presença dos soldados portugueses era constante:

O país, de acordo com aquilo que nos foi permitido ver, é deliciosos. Fomos proibidos de fazer excursões pelos arredores, e desde de quando embarcamos um soldado, por ordem da polícia estabelecida no Rio de Janeiro, foi posto em nosso encalço. Os estrangeiros são proibidos de circularem sozinhos e impedidos de se aproximar de suas ricas minas. (VASON, 1810, p.30).

¹ Carta de Lei de 18 de março de 1605: sobre a navegação dos estrangeiros para as Conquistas. Disponível em: <http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=94&id_obra=63&pagina=354#>. Acesso em: 14 mar. 2009.

Além da companhia incômoda das autoridades portuguesas relatada por boa parte dos estrangeiros que ancoraram nos portos brasileiros antes de 1808, é comum, também, reclamações sobre a rigorosa burocracia e a ríspida abordagem dos soldados quando os navios aportavam na colônia. Oliver Van Noort, que em 1599 lançou âncora na Baía de Guanabara para conseguir alimentos e avaliar as embarcações, escreveu a respeito da abordagem dos soldados da colônia:

[...] veio até nós numa grande canoa, tripulada por sete ou oito homens, entre os quais um português, chamado Pierre Tacq, [...]. Esse homem desembarcava na cidade em companhia do governador da Bahia e de mais 200 ou 300 soldados que o acompanhavam. Ele nos disse que tinha sido enviado pelo governador para descobrir que tipo de homens éramos. Respondemos que éramos flamengos e que desejávamos obter algumas frutas e provisões em troca de dinheiro ou mercadorias, ou seja, que desejávamos negociar com eles. [...].

No dia 10, depois do meio-dia, o mesmo Pierre Tacq voltou a bordo trazendo somente umas 50 ou 60 laranjas – demonstração evidente da má vontade do governador para conosco. (FRANÇA, 1999, p.25)

Outrossim, os irmãos Bartolomé Garcia de Nodal e Gonçalo de Nodal², vinte anos depois, também escreveram a respeito dos rígidos procedimentos lusitanos com os estrangeiros que adentravam a Baía de Guanabara:

No dia 15 de novembro [de 1618], entramos no Rio de Janeiro para consertar o mastro da Almirante

² Cabe ressaltar, que estes não eram bem estrangeiros na época, afinal, estávamos em plena união ibérica e eles são espanhóis.

que tinha rompido. Quando ancoramos, já era noite. O Governador Rui Vaz Pinto enviou um alcaide, acompanhado de outra pessoa, para se informar sobre os nossos navios. Mandamos avisar que eram navios de Rei Nosso Senhor e que, pela manhã explicaríamos o porque de nossa presença ali.

No dia seguinte, o Capitão Bartolomé de Nodal, comandante das caravelas, foi à terra falar com o governador. [...]. Logo que os navios ancoraram veio a bordo para conduzir a tripulação ao cárcere, [...].

No dia 16, o governador lançando mão de um documento de Sua Majestade que fora enviado através da Coroa de Portugal e que recomendava o máximo de cuidado para com as tripulações que se achassem em terra, disse-nos que era de sua competência cuidar de nossos marujos e que, não sendo o cárcere suficientemente seguro, ele decidira levar-nos para trás das grades – o que era o mesmo que dizer para o calabouço. (FRANÇA, 1999, p.29-30)

Diante de tanta vigilância, regras e imposições, os visitantes tiveram pouco tempo e inúmeras dificuldades para estabelecer um contato mais estreito com a terra e com os seus habitantes nativos. Por vezes, permaneciam ancorados nos portos brasileiros por no máximo dois ou três meses, quando não alguns poucos dias, e aqueles viajantes que estendiam a estada, normalmente o faziam porque estavam presos. O navegador britânico William Dampier esteve no nordeste brasileiro em fins do século XVII e fez o seguinte comentário sobre o período de permanência dos visitantes estrangeiros em território brasileiro:

Os navios europeus chegam aqui geralmente em fevereiro ou em março, e têm passagens rápidas. Período em que são acometidos por inúmeros temporais. [...]. E, retornam para Europa, na maioria das vezes, no final de maio, ou em junho. (DAMPIER, 1703, p.56)

No século XVIII, ante as frequentes abalroadas estrangeiras em solo brasileiro, a Coroa lusitana se viu obrigada a fortalecer seu sistema de defesa. Para tanto, tomou medidas especiais de aparelhamento militar e orientou os governadores e oficiais das províncias como proceder às investidas estrangeiras, sobretudo, no Rio de Janeiro, cidade que passava a adquirir cada vez mais prestígio. Segundo o pesquisador Nireu Cavalcanti (2004, p.47):

Além dos prejuízos materiais, financeiros, documentais e humanos que causaram, as duas invasões francesas tornaram evidente a vulnerabilidade do sistema de defesa da cidade, no qual haviam sido investidos durante 150 anos grandes somas de recursos públicos e de contribuições recolhidas ao longo de diversas gerações. Questionou-se também a capacidade técnica dos engenheiros e estrategistas militares portugueses com relação ao domínio da ciência das fortificações. Aquele foi um momento importante para rever as estratégias e detectar as causas do fracasso do sistema de defesa do Rio de Janeiro.

Em 1719, o rei português escreveu um documento para o governador da província do Rio de Janeiro, no qual afirmava saber do não cumprimento da lei de 08 de fevereiro de 1711 – lei que vetava qualquer tipo de comércio com os estrangeiros que, eventualmente, passassem pelos portos brasileiros (BICALHO, 2003, p. 35). Segundo o

monarca, em nenhum outro momento o número de estrangeiros circulando pelos portos coloniais havia sido tão alto e que diante de tal circunstância, era necessário que se redobrasse a vigilância da costa e a observância das leis coloniais. Além disso, reiterava que se as autoridades portuguesas de alguma forma favorecessem o comércio com as nações inimigas, os responsáveis seriam severamente punidos:

Apesar da relativa tolerância nos primórdios da colonização à passagem ou permanência de estrangeiros no Brasil, no século XVIII foi inaugurado com explícitas ordens da metrópole exigindo sua expulsão sumária e definitiva das conquistas ultramarinas de Portugal. A única exceção referia-se àqueles que fosse casados com portuguesas, tivessem filhos e não exercessem atividade mercantil. (BICALHO, 2003, p.36).

De passagem pela cidade fluminense, em 1764, o inglês John Byron em seu relato intitulado, *A voyage round the world in his majestys ship the Dolphin*, escreveu sobre a defesa do território fluminense, questionando a capacidade portuguesa de barrar os navios estrangeiros:

Os portugueses julgam mesmo que essas fortificações são invioláveis e que nem todo o poderio naval da Europa seria capaz de ultrapassá-las. Atrevo-me, no entanto, a asseverar que bastariam seis navios ingleses de linha para destruir, em poucas horas todas essas baterias. (FRANÇA, 1999, p.109)

Outro viajante, o almirante Arthur Phillip, que permaneceu por um mês no Rio de Janeiro, em 1787, declarou na narrativa sobre sua viagem – publicada dois anos mais tarde, *The Voyage of Governor Phillip to Botany Bay* – que a defesa da região era facultada à natureza

circundante, do que ao engenho e a estratégia lusitana:

A cidade e o porto são bem defendidos, ainda que as fortificações não sejam muito regulares. No entanto, as montanhas e a costa são tão elevadas, tão pouco acessíveis que, pode-se dizer, a cidade deve sua segurança mais à natureza do que à arte. Em uma frase, eu diria que esse porto é um dos melhores que vi até então, constituindo um dos mais favoráveis pontos de parada que os navios podem encontrar nessa parte do globo. (FRANÇA, 1999, p.188).

A política portuguesa com relação à defesa das terras coloniais ganhou reforço nas reformas pombalinas³, na segunda metade do século XVIII, quando “o Brasil assumia importância crescente, não apenas em relação ao conjunto dos domínios portugueses, mas também no plano das relações políticas e econômicas do Reino com as potências europeias” (SILVA, 2006, p.87).

O progressivo interesse pelo Brasil também seria motivado pelas novas inquietações da Europa setecentista, que assistia a iminência de um cenário sócio-cultural proporcionado pela emergência das Luzes e o surgimento de uma curiosidade pelos fenômenos da natureza, pelo exótico e pelo selvagem.

³ Um das medidas adotadas por Pombal, por meio do alvará de 06 de dezembro de 1755, foi a proibição dos “comissários volantes” ingleses. Esses comissários eram mercadores itinerantes portugueses, aos quais os comerciantes ingleses ou de outras nações, estabelecidos em Lisboa, forneciam crédito e mercadorias com os quais se sustentavam o contrabando nos mercados brasileiros. Na sua administração Pombal tentou eliminar este essencial elo da influência britânica no comércio colonial. Cf. SILVA, Ana Rosa C. de. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do antigo regime (1750-1822)*. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2006, p.87.

Além disso, atrelado a esse movimento estava o interesse das nações europeias pelos territórios de além-mar ainda pouco conhecidos e explorados. Consolida-se, desta forma, o movimento que deu origem as circunavegações, que visavam o desbravamento de novas terras e buscavam novas oportunidades de negócios para além do mundo europeu. (BICALHO, 2003, p. 106).

Considerações finais

O interesse europeu pelo Novo Mundo proporcionou o *boom* da literatura de viagem, alimentada, principalmente, por uma modalidade de viagem que se tornou comum: as chamadas *viagens científicas*. No Brasil, as viagens científicas vão se efetivar depois de 1808, já que a circulação de estrangeiros naturalistas, botânicos, engenheiros, enfim, de interessados em história natural, somente foi permitida (e incentivada) com a chegada da Corte e com a abertura dos portos. Antes disso, viagens com intuito específico de estudar a flora e a fauna brasileira foram barradas pelas autoridades metropolitanas, que apenas autorizavam, como apontamos ao logo deste artigo, passagens rápidas pelas cidades portuárias brasileiras, com o propósito de realizar reparos e reabastecer as embarcações.⁴

⁴ A única missão científica que esteve no Brasil antes da transferência da Corte, aconteceu em 1637, durante o domínio holandês no nordeste brasileiro – o chamado Brasil Holandês –, a convite de Maurício de Nassau estrangeiros estiveram no Recife para a primeira expedição científica que estudaria deliberadamente a flora brasileira. Os principais frutos dessa missão científica foram: manuscritos astronômicos e matemáticos de Marcgrave; duas coleções de figuras de plantas e animais, uma a óleo e outra em aquarela; e o livro *Historia Naturalis Brasiliae*, de João de Laet Piso e Marcgrave, publicado em 1648. Mas há de se considerar este episódio como esporádico e excepcional. Sobre este assunto ver: MELLO-LEITÃO,

Desta forma, os viajantes estrangeiros que aportaram no Brasil conheceram entre duas ou três cidades, circularam sempre acompanhados por oficiais do governo e tiveram um rápido e superficial contato com a população do lugar. Conseqüentemente, as passagens dedicadas ao Brasil nas narrativas de viagem, lançadas entre o final do século XVI e o início do XIX, são, na sua maioria, descrições breves⁵ e que seguem a certo padrão narrativo – que só mudaria depois de 1808, quando finalmente os estrangeiros puderam circular livremente pelo território brasileiro. (FRANÇA, 2009, no prelo).

Referências

BICALHO, Maria F. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CAMPOS, Pedro M. *Imagens do Brasil no Velho Mundo*. In: *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, O Brasil Monárquico: O processo de emancipação, 9ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

DAMPIER, William. *A new voyage round the world*. 4ªed, publicado por J. Knapton, 1703.

FRANÇA, Jean M. C. *Visões do Rio de Janeiro Colonial: antologia de textos, 1531-1800*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, José Olimpio, 1999.

FRANÇA, Jean M. C. *A construção do Brasil na Literatura de viagem dos séculos XVI, XVII e XVIII*. Tese de livre-docência – Faculdade de

Candido. *História das Expedições Científicas no Brasil*. São Paulo: Companhia editora nacional, 1941, p.199-209. Cf. CAMPOS, Pedro M. *Imagens do Brasil no Velho Mundo*. In: *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, O Brasil Monárquico: O processo de emancipação, 9ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p.49.

⁵ Com exceção das obras derivadas das tentativas de colonização francesa no Rio de Janeiro e no Maranhão e do Brasil holandês.

História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca/SP, 2009.

MELLO-LEITÃO, Candido. *História das Expedições Científicas no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

SILVA, Ana Rosa C. de. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do antigo regime (1750-1822)*. São Paulo: Editora Hucitec/Fapesp, 2006.

TENCH, Watkin. *A narrative of the expedition to Botany Bay*. Londres: J. Debret, 1789.

VASON, George. *An authentic narrative of four years' residence at Tongataboo: one of the Friendly islands, in the South-sea*. Publicado por Printed for Longman, Hurst, Rees, and Orme, 1810.