

DESVIOS DE ROTAS: O COTIDIANO DAS EMBARCAÇÕES NO PERÍODO DE TRANSFERÊNCIA DA CORTE PORTUGUESA PARA O BRASIL

*Rosângela Ferreira Leite*¹

O dito comandante me perguntou para onde eu queria ir, se para Lisboa ele me mandava lá deitar com toda a mais genteportuguesa, a que respondi às pessoas não se lhe deve fazer semelhante pergunta por que se deve supor que quero e devo ir para onde se acha o Príncipe Meu Senhor.

Carta de Joaquim L. Vasconcellos, 26 jan. 1808.

Quando Joaquim de Vasconcellos deixou seu posto na Índia e seguiu em direção a Lisboa, a viagem da Corte para o Rio de Janeiro arrastava uma onda de incertezas e produzia um movimento inesperado. Enquanto as naus portuguesas que levavam o Príncipe Regente e seus familiares seguiam rumo à América, Vasconcellos fazia caminho inverso e se aproximava do porto lisboeta. À distância de sessenta léguas da costa europeia, o Sargento Mor de Infantaria foi surpreendido por navio britânico, e seu capitão lhe deu a “triste notícia” da partida de D. João. Em meio a um mar de incertezas, Vasconcellos teve que escolher novo destino. O Sargento em trânsito encontrava-se na encruzilhada entre três grandes impérios².

Vasconcellos foi para a Inglaterra. Ao desembarcar em territórios de Jorge III, o viajante tratou de declarar ao Conde de Funchal, Embaixador português em Londres, que desejava reiterar sua condição de fiel vassalo e combatente a serviço do reinado de Dona Maria I, que havia cedido o governo ao seu filho, o Príncipe D. João³.

O Sargento Mor viajara simultaneamente à Família Real Portuguesa. A mudança de rota levou-o para Plymouth. Não se sabe ao certo as razões desse desvio, mas, antes mesmo que D. João atravessasse a Baía de Guanabara, uma carta de Vasconcellos já havia sido entregue ao Plenipotenciário Português estabelecido em Londres. Por meio dela, reafirmavam-se os laços de lealdade ao Príncipe e rememoravam-se os feitos militares do Sargento viajante. O relato de Vasconcellos possuía duas rotas de peregrinação: uma do corpo físico, que seguia para Plymouth e outra de sua conduta

¹ Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Professora Adjunta do Departamento de História da Universidade Federal de São Paulo. E-Mail: <rosangela.leite@unifesp.br>.

² VASCONCELLOS, Joaquim Lamio de. “Carta ao conde de Funchal relatando a saída do autor da Índia e seu encontro com uma armada britânica”. Plymouth, 26 de janeiro de 1808. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Coleção Linhares, I, 29, 20, 1, doc. 04.

³ VASCONCELLOS, “Carta ao Conde de Funchal...”.

militar, “jurada em cinco patentes”, e endereçada ao Rio de Janeiro⁴.

Havia muitos pontos cegos naquela viagem, no entanto, o Sargento fazia questão de salientar que, na condição de súdito, ele deveria estar onde estivesse seu Príncipe, conforme citado na epígrafe deste texto. O problema, é que o Príncipe desembarcava em Salvador, depois no Rio de Janeiro, e Vasconcellos seguia para Plymouth, lugar onde desembarcou também a sua família.

Este artigo tem por objetivo analisar os desvios de rotas de embarcações que ocorreram no período de transferência da Corte Portuguesa para o Brasil. Busca-se reconhecer esses desvios como experiências de observadores em trânsito e que comportavam, nessa condição, estratégias bastante variadas e em alguns casos opostas aos desígnios do próprio Príncipe Regente. Sob esta óptica, pretende-se considerar a relação entre o deslocamento físico da Corte Bragantina para o Rio de Janeiro e a construção de novos procedimentos para a organização da vida. Esses artifícios evidenciaram conflitos entre antigos códigos e novos costumes, ampliando as possibilidades de reivindicação e criando hábeis mecanismos de negociação.

Parte-se do pressuposto que as forças políticas e as determinações jurídicas não estavam em oposição, nem colidiam com a empreitada da vida cotidiana; muito ao contrário, ligavam-se às suas manifestações. A construção de soluções para o transporte de pessoas e de produtos interessava tanto à Corte transmigrada quanto aos diferentes grupos de interesses⁵. O movimento de *desvio de rotas* pode ser reconhecido como terreno fértil ao nascimento de novos campos de conduta. Essas pequenas movimentações faziam parte de um grande processo de transformação das práticas políticas e das concepções de mundos públicos⁶.

As alterações de itinerários foram frequentes no início do século XIX. À transitoriedade das formas de vida deve-se somar o fato de que a cartografia não era neutra. Mudar o destino, perder-se no caminho, encontrar e mapear novos lugares tornavam-se estratégias fundamentais em um contexto de explorações constantes⁷. Redesenhar essas rotas, oferecendo-lhes legitimidade, eram estratégias tanto de ataque, quanto de defesa, diante do avanço rápido de diferentes frentes de tropas sob as ordens de Napoleão e de seus aliados⁸.

As rotas dos navios pelos mares formavam artérias fundamentais à circulação das informações. O controle sobre essa miríade de informações favorecia as atuações sobre o tráfico de escravos, sobre a pirataria e sobre as táticas de guerra.

Os conflitos tornavam-se variados. A situação de Portugal chegara a limites

⁴ VASCONCELLOS, “Carta ao Conde de Funchal...”.

⁵ Vale considerar que Maria Odila Leite da Silva Dias, em artigo clássico publicado na década de 1970, já havia salientado que a vinda da Corte para o Brasil explicitara divergências e conflitos carregados pela Revolução Francesa, pela independência americana e pelos conflitos no próprio Reino. Com o tempo, esses conflitos se intensificaram e se integraram ao complexo jogo de fatores e pressões próprios à época e ao espaço americano. DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole*. 1ª versão 1972. São Paulo: Alameda, 2005, p. 12.

⁶ Cf. SLEMIAN, Andréa. *Vida política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1824)*. São Paulo: Hucitec, 2006.

⁷ CANNING, George. “Letters From Lord Strangford. April, 1808”. Londres, National Archives, Foreign Office, FO 63 59, doc. 02.

⁸ DAY, David. *Conquest: how societies overwhelm others*. Oxford: Oxford Press, 2008, p. 33.

insustentáveis desde a assinatura do Tratado de Tilsit, quando a França deu o ultimato para que Portugal declarasse guerra contra a Inglaterra e, diante do descumprimento dessas instruções, Portugal se tornara inimigo declarado de França e Espanha (esta última já havia assinado acordo em separado). Foi a partir dessa declaração, em julho de 1807, que se começou a formar em Bayonne, sob as ordens de Napoleão, o exército do General Junot⁹.

O avanço de Junot sobre a Península Ibérica criou um problema comercial grave tanto para Portugal quanto para a Inglaterra. Vale lembrar que no comércio residia a grandeza do império britânico, cuja base fez crescer a navegação comercial e construção naval. Já para os portugueses, o incremento naval também havia sido basilar, garantindo as relações coloniais e seus desdobramentos¹⁰. Ambas as nações talassocratas dependiam da contenção de Napoleão e superação do bloqueio, em um tempo em que a diferenciação entre navio mercante e navio de guerra estava pouco definida¹¹.

Enquanto para Portugal a transmigração da Corte representava um grande problema operacional e político a ser solucionado, para a Grã Bretanha havia a necessidade imediata de expandir-se pelos mares e superar a esquadra francesa. Desde a Guerra dos Sete anos, a Marinha Francesa renovava suas técnicas e melhorava a aerodinâmica de seus navios. Os investimentos em estudos sobre a parte submersa das embarcações havia resultado em cascos mais deslizantes ao contato com a água; esses benefícios permitiram o aumento dos tamanhos e das tonelagens dos navios, sem perda de velocidade.

O poderio de Napoleão residia em sua larga capacidade de expansão em terra firme. Este recorte foi amplamente explorado pela historiografia¹². No entanto, vale lembrar que a renovação das forças navais Francesas também criava novos empecilhos.

Essas dificuldades só aumentavam. Para os vassallos de D. João residentes em Portugal, as experiências cotidianas se tornavam uma renhida tarefa de sobreviver entre o Rei ausente, as intervenções francesas e as ingerências inglesas. Os descontentamentos eram de todas as ordens, levando as pessoas a se deslocarem cada vez mais. Esses espriamentos de populações e de ideias políticastêm composto os recortes primordiais das pesquisas mais recentes¹³.

A superação do bloqueio continental imposto pela França passava, portanto, pelo desenho de estratégias que superassem essas dificuldades e que redesenhassem os poderes políticos. Joaquim Borges de Macedo foi pioneiro em reconhecer que os objetivos centrais do bloqueio continental – fechar o comércio e frear a movimentação marítima inglesa – não foram plenamente atingidos. Para o autor,

⁹ Cf. ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008.

¹⁰ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. São Paulo: Companhia da Letras, 2011, p. 97.

¹¹ CAETANO, António Alves. *A economia portuguesa no tempo de Napoleão*. Lisboa: Tribuna, 2008.

¹² THOMSON, David. *Europe since Napoleon*. Londres: Penguim, 1966, p. 65.

¹³ Veja-se a este respeito: BLAUFARB, Rafe. *The French Army, 1750-1820: careers, talent, merit and bonapartists in the Borderlands - French exiles and refugees on the Gulf Coast, 1815-1835*. Alabama: Alabama University Press, 2006. E NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Napoleão Bonaparte: imaginário e política em Portugal, c. 1808-1810*. São Paulo: Alameda, 2008.

nessa ineficácia reside a complexidade das relações econômicas, que não podem ser explicadas pela supremacia de um Estado, ou por apenas um movimento político-econômico¹⁴. Portugal e Inglaterra foram capazes de criar brechas à manutenção de um vigoroso intercâmbio, já bastante conhecido entre as duas nações:

*A Inglaterra fazia em Portugal compras vultosas e variadas, movimentava a economia metropolitana e ultramarina, não utilizava seus portos só como transitários. Procurava os produtos em seu interland e introduzia neles disposições de produção para mercado a que nem sempre a economia portuguesa estava em condições de responder.*¹⁵

De fato, criar mercados consumidores e acionar pontos de produção por meio de trocas vantajosas foram estratégias do comércio que se operou entre Portugal e Inglaterra. Vasconcellos não inaugurava tática original. Os desvios de rotas foram recorrentes para navegantes desses dois Estados. Entre anedotas, construções narrativas e imaginários políticos as experiências vividas comportaram, e agregaram aos mundos das ideias, as mudanças de traçado das rotas de navios e as reorientações das viagens das tripulações.

Os acontecimentos recontados, em cada ponto dos impérios, ganhavam sentidos políticos e *status* de vivência. Esses fragmentos formavam um conhecimento transmitido capaz de construir uma nova dimensão material, suporte fundamental à vida transitória, experimentada àquela época. Assim, desde o final do século XVIII as estratégias de sobrevivência em alto mar apresentavam sinais de mudança. Samuel Hood, chefe da Esquadra Britânica no mediterrâneo, havia inaugurado, naquele fim de século, o hábito de consultar seus comandantes e outros oficiais apresentando pontos de vistas e traçando iniciativas em situações extremas. Esse procedimento era inédito entre os quadros da Marinha Real Britânica¹⁶.

A questão central, testemunhada por Vasconcellos, foi a da transitoriedade do poder político e de como os sujeitos encontraram caminhos para renovar seus pertencimento e alianças e, ao mesmo tempo, forcejar novas formas de acordo.

No mesmo período em que D. João desembarcava no Rio de Janeiro e Vasconcellos em Plymouth, John Charles Lucena apresentava protesto feito por “comandantes de navios portugueses” que foram capturados pelos britânicos, na costa Francesa, vendendo açúcar para os inimigos. Lucena veio, por meio do protesto, pedir ressarcimento do prejuízo ao Príncipe Regente, já que o açúcar havia sido confiscado pela Real Armada Britânica¹⁷.

A situação de Lucena parecia bem mais grave que a de Vasconcellos. Havia o prejuízo real da embarcação e a tripulação tinha escolhido rota que a levou aos

¹⁴ MACEDO, Jorge Borges de. *O bloqueio continental*. 2. ed. Lisboa: Gradativa, 1990, p. 36-37.

¹⁵ MACEDO, *O bloqueio...*, p. 104-105.

¹⁶ VIDIGAL, Armando. *Almirante Nelson: o homem que derrotou Napoleão*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 48.

¹⁷ LUCENA, John Charles. “Carta a Destinatário Desconhecido”. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Coleção Linhares, I, 29, 20, 1, doc. 28.

franceses, inimigos declarados das dinastias dos Bragança e dos Hanôver.

As mercadorias em curso pararam, desde o dia em que Napoleão declarou guerra a Portugal. Nessas condições de conflito, as embarcações poderiam ser entregues em portos inimigos, ou, quando confiscadas por esquadra inglesa, destinadas à Inglaterra, onde muitos produtos foram leiloados. Em todos os casos surgiram vozes descontentes, que não queriam que seus produtos estivessem em um dado navio, que desejavam alterar a carga, que se ressentiram dos preços cobrados. Essas vozes clamaram, de forma obstinada, contra as suas perdas e se dirigiram, com constância, ao Monarca recém-chegado ao Rio de Janeiro¹⁸.

Tornava-se recorrente dirigir críticas contra as medidas tomadas naquela situação de bloqueio, buscava-se, no entanto, evitar indisposições com a administração transmitida:

*Não encontro em mim talento e conhecimento necessários para tratar um assunto tão delicado a considerado em todos os pontos de vista de que é impossível, poucas coisas conheço tão difíceis e delicadas como uma tal obra na qual se tem a contemplar de uma parte um império no berço (o Brasil) com capacidade de vir realizar a mais brilhante na Europa e da outra um reino no qual a indústria tem chegado ao maior auge e que tem a seu dispor os cabedais da Europa.*¹⁹

O cuidado com as palavras e a modéstia eram retóricos. A introdução cuidadosa, ressaltando ignorância, representava estratégia para conduzir o debate ao espinhoso tema da filiação às causas francesas, versus viragem da ação política para o Brasil. Na sequência da correspondência, o seu autor, Francisco Vanzeller, indicava que as alianças deveriam ser revistas. O ponto central para Vanzeller era a resolução de problemas práticos: as cargas estavam apodrecendo nos navios detidos, enquanto a guerra seguia um curso que desprezava as populações.

Vanzeller relacionava os episódios de interceptação de cargas às alianças realizadas pelo Príncipe e aos sentidos que essas alianças adquiriram no concerto europeu. O Brasil, “império no berço” – segundo as palavras do comerciante do Reino – não podia atravessar o curso das tradições marítimas, eminentemente construídas a partir de referenciais políticos e geográficos europeus.

Ao passo que os problemas com as cargas interceptadas ou paradas se ampliavam, alguns portugueses resolveram apresentar ameaças mais poderosas. Esses comerciantes salientaram que, não havendo liberação das mercadorias, muitas

¹⁸ Os conflitos entre os setores divergentes e as medidas relativas ao comércio, a partir de 1808, foram analisadas por COSTA, Emília Viotti da. “Introdução ao Estudo da Emancipação Política do Brasil”. In: MOTTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. 9. ed. Rio de Janeiro: Difel, 1977, p. 64-125. Pesquisas mais recentes têm enfatizado a relação entre esses conflitos e o comércio na Baía do Prata.

¹⁹ VANZELLER, Francisco. “Carta Acusando recebimento de Correspondência e Tratando de uma delicada obra brasileira, da restituição de navios detidos e da administração de patrimônios”. 13 nov. 1807. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, I-29, 20, 1 n. 16-20, doc. 11.

pessoas ficavam desobrigadas deservirem a Sua Alteza Real, D. João. Tratava-se de ameaça circunscrita, cujos resultados principais seriam a desobrigação na defesa dos domínios e a separação entre interesses comerciais e tratativas políticas da Coroa Bragantina.

Essas ameaçadoras proposições reorganizavam os canais de negociação e criavam brechas fundamentais. No Rio de Janeiro, a partir de 1808, D. João abriu sua arca de benefícios: foram 254 títulos concedidos, sendo 11 duques, 38 marqueses, 64 condes, 91 viscondes e 31 barões²⁰. Além dos títulos, muitas famílias transmigradas pediam cargos para seus parentes e amigos. Em todos os casos, a Coroa procurou agir com desvelo e generosidade²¹.

Nem todos ganhariam benesses do Príncipe. À maioria dos portugueses do Reino e das partes do Brasil restava indignação, expressa por meio de manifestações cada vez mais variadas.

Se, por um lado, os comerciantes estavam insatisfeitos, por outro, os marinheiros encontravam-se ainda mais inimistados com a situação de conflito e as incertezas das viagens e das rotas. Foi assim que se assistiu, naquele início de século, a um prolongado movimento de deserção de marinheiros. Cansados de caminhos alterados, muitos marujos procuraram novas atividades e passaram a viver sob outras proteções. Essas deserções foram tão frequentes que, em junho de 1808, Domingos de Souza Coutinho propôs novas regras para manutenção dos marinheiros em seus postos²².

Conquanto valessem antigos códigos de obediência, os próprios agentes transformavam esses códigos em brechas por meio das quais surgiam novas formas de circulação. Esses interstícios funcionavam como mediações específicas e como terreno de oposição aos procedimentos dos grandes Estados em guerra²³.

Com embarcações abarrotadas em portos das partes do Brasil, de Portugal e da Grã-Bretanha, os negociantes queriam alterar as rotas dos navios, mas, não havia consenso quanto aos novos destinos. Ademais, qualquer mudança implicaria em desmontar as cargas, fracioná-las, remontá-las e, depois, colocá-las em nova rota. Com tantos conflitos em terra e em mar, a forma mais adequada de seguir viagem era por meio de comboio, mas, como poderiam se formar os comboios sem que houvesse consenso com relação às viagens? Por fim, os responsáveis pelas embarcações nem sempre eram os donos das cargas. Muitas decisões precisavam ser tomadas de pronto, e essas iniciativas geravam novas contendas, visto que adotar providências sem consentimento dos donos das mercadorias era tática bastante perigosa²⁴.

²⁰ SCHWARTZ, Lília Moritz; AZEVEDO, Paulo Cesar & COSTA, Ângela Marques da. *A longa viagem da biblioteca dos reis*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 255.

²¹ BARING BROTHERS C&A. “Carta de Souza Coutinho Apresentando Mercador Alemão”. 20 set. 1808. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Coleção Linhares, I, 29, 20, 1, doc.49.

²² COUTINHO, Domingos Antonio de Souza. “Carta Sobre a Lei de Abertura dos Portos”. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Coleção Linhares, I, 29, 20, 1, doc. 63.

²³ O campo do direito enquanto espaço de mediação e instrumento de oposição foi conceito trabalhado por: THOMPSON, Eduard P. *Senhores e caçadores*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997, p. 25.

²⁴ COLEÇÃO de Leis do Brasil. “Decreto de 4 de abril de 1808”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Toda essa situação se agravava pelas falhas de comunicação, próprias às condições dos Estados em Guerra.

Estava-se diante de uma situação de completa desordem, “demora e empate de viagem”²⁵. Em condições tão adversas, muitos enxergavam oportunidades: novos portos e maior liberdade de atuação. Assim, a desordem crescia junto ao sucesso que ela provocara. A solução encontrada pela administração transmigrada foi a de tentar resolver as insubordinações e demandas por meio de intervenções pontuais, buscando afirmar, a cada momento, os laços entre Príncipe e súditos e a extensão da proteção que a coroa exercia sobre cada ponto de seu império e, ao mesmo tempo, construir novas bases legais que suportassem tamanha diversidade de interesses:

*Sou servido determinar que os proprietários deles fiquem isentos de toda responsabilidade pelo fazer seguir a sobredita viagem, sem aprovação dos donos de algumas mercadorias que se acham ausentes; e que nenhum carregador possa tirar carga alguma dos navios que se acham carregados e prontos a seguir viagem com o comboio que lhes tenho destinado. A mesa da Inspeção o tenha assim entendido e o faça executar, mandado afixar editais para que chegue a notícia a todos.*²⁶

Sem fracionamento de cargas e consentimento dos donos da mercadoria, o Estado chamava para si a responsabilidade sobre os trânsitos e rotas desviadas. Essa legislação, à medida que regulava a saída, criava novas incertezas com relação aos resultados das chegadas. Esse impasse explica, em parte, os abundantes pedidos de ressarcimento de danos sobre as cargas, que chegaram ao conhecimento de D. João, nos anos iniciais de sua mudança para o Brasil.

Por parte do governo britânico, o caminho trilhado para resolver os problemas de desvios de rotas foi bem diferente. Naquele mesmo ano, quando George Canning, Ministro dos Negócios Estrangeiros, foi consultado sobre os intercursos navais, respondeu que de nada adiantava controlar comerciantes e tripulação, quando a verdadeira autoridade deveria ser exercida sobre os produtos que circulavam entre tantos portos²⁷.

Para as duas coroas as rotas e as mudanças passavam pelas partes do Brasil. Entre 1808 e 1810 abundaram pedidos de licenças para se exercer a atividade de comerciante na praça do Rio de Janeiro. Mas, a nova sede da administração transmigrada não era o único ponto procurado. Santos, Salvador, Belém, São Luís

²⁵ SIQUEIRA, Alexandre Thomaz D' Aquino. Carta a Souza Coutinho falando Sobre Navios de Guerra Britânicos. 28 de agosto de 1808. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional. I-29,20,1, doc. 46.

²⁶ COLEÇÃO de Leis do Brasil. “Decreto de 4 de abril de 1808”. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

²⁷ CANNING, George. “Letters and Papers From Lord Strangford. April, 1808”. Londres: National Archives, Foreign Office, Livro 1, p. 86.

e Rio Grande também se tornavam praças aspiradas pelos comerciantes britânicos que enviavam cartas pedindo proteção.

Nos discursos dos membros do *Foreign Office* britânico surgiam, com cada vez mais intensidade, as referências aos produtos e à autonomia das mercadorias. Não se tratava de liberdade de comércio, muito ao contrário, buscavam-se formas de controle mais efetivas, em tempos de guerra, por meio de controle sobre as aduanas, e não sobre os comerciantes, como havia salientado George Canning.

Em setembro de 1808, quando o traslado da família Real já havia se completado, um grande comboio saiu da Inglaterra com destino ao Brasil. Nos navios se encontravam centenas de “refugiados portugueses” que vinham em direção ao Príncipe, e à procura de um novo lugar, onde os dias tivessem menores tormentas²⁸.

Nessa mesma época, Francisco de Vasconcellos estava tentando comprar passagem para Falmouth. De um porto a outro, não se sabe o paradeiro do Sargento Mor²⁹. Sua conturbada travessia testemunhou uma rota de imprevisibilidade que não se encerrava no mar. Aos ingleses que chegavam, outras proteções – diferentes das concedidas aos súditos de D. João – deveriam ser arrançadas.

Os desvios de rotas eram vivências que criavam a certeza de que se precisava de novas garantias para se viver em solo firme. E, ao chegar a novos portos-seguros, começavam outras viagens. Um dos temas centrais que atracou nas partes do Brasil, nos primeiros meses de 1808, foi o da liberdade de religião³⁰.

Cada tema era negociado, pelos corpos diplomáticos, à exaustão. A indefinição dos conflitos napoleônicos, até 1814, criara uma margem denegociação bastante relevante entre o governo português, recém-instalado, e a Inglaterra; à proporção que o cenário na Europa se tornava desfavorável a Napoleão (e consequentemente favorável aos ingleses) essa equalização de forças ia se desfazendo e as alianças, compromissos e hábitos eram substituídos por normas e pressões cada vez mais fortes, exercidas, principalmente pelas prerrogativas do Ministro George Canning.

Nessa nova situação, algumas práticas já fortaleciam as mudanças de hábitos cotidianos. A “feitoria inglesa no Cantão pedia permissão para comprar em seu nome” um terreno em Macau para que pudesse se acomodar empregados e civis, criando uma área com jurisprudência inglesa, no coração do território português de Macau. Além disso, esses novos postos estrangeiros e autônomos assistiam ao encontro de costumes muito particulares. Os ingleses residentes em Macau consideravam que os “jogos” não deveriam ser proibidos e que o respeito aos inúmeros “dias santos” era uma tarefa impraticável³¹.

A peculiaridade espiritual de cada povo, que se encontrava por meio dessas

²⁸ PRINCESS, John. “Correspondência Pedindo um Navio para dar Proteção aos Quatro Barcos que Levavam Refugiados Portugueses para o Brasil. 13 set. 1808”. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, I-29,20,1 n. 67-69, doc. 45.

²⁹ FOX, Geo. “Carta a Souza Coutinho Dizendo que Coronel Vasconcellos e sua Família Chegaram a Faumouth. 10 jul. 1808”. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, I-29, 20, 1, doc. 17.

³⁰ CANNING, George. “Letters and Papers From Lord Strangford. April, 1808”. Londres, National Archives, Foreign Office, Livro 1.

³¹ SMITHE, Percy Clinton Sydney (Lord Strangford). “Ofícios Expedidos, 1814”. Rio de Janeiro, Arquivo Histórico do Itamaraty, Estante 216, Prateleira 1, maço 1.

novas rotas, gerava exigências diferenciadas no espaço público. Assim, jogar poderia representar (ou não) um problema, dependendo sob qual dinastia se filiavam os jogadores; guardar dias santos podia ser(ou não) um pecado mortal, dependendo da origem dos comerciantes. Não era mais possível voltar ao ponto de partida, sem levar em conta os desvios da viagem. Das intersecções entre experiências, memórias e encontros foram nascendo novos espaços. Eram mundos públicos que surgiam com sociabilidades antagônicas e simultâneas. Essas vivências atracaram, também, em pequenos portos das partes do Brasil³².

As pessoas não paravam de entrar, de sair e de trocar de porto. Algumas praças funcionaram como boas rotas de fuga para outras. Assim, um mercador de Hamburgo, podia encontrar caminho adequado que o levasse ao Rio de Janeiro se, desviasse o seu destino, e fizesse contatos adequados em Plymouth³³. Quando finalmente chegasse ao Brasil, o mercador desviante precisaria prosseguir por meio de pequenas embarcações. Na costa, a viagem era feita por barcaças³⁴.

As guerras marítimas no início do século XIX amalgamaram esforços e estratégias vivenciadas nas batalhas de independência americana, ao passo que botaram em curso novas táticas de combate, em um cenário permeado pela imprevisibilidade³⁵. Todos esses fatores evidenciaram a construção dos novos arranjos políticos e alavancaram modificações na vida material. Ao centrar o foco sobre os desvios – de trajetórias, de barcos, de regras e descumprimentos de regras – pode-se reconhecer a feitura dos procedimentos, a construção dos enfrentamentos as saídas, improváveis, que emergiram daqueles mares de transformações.



³² Sobre transmigração de pessoas e circulação de práticas culturais e políticas, consulte-se: JACOBSEN, Helen. *Luxury and power: the material world of the Stuart Diplomat, 1660-1714*. Oxford: Oxford Press, 2012.

³³ BARING BROTHERS C&A. “Carta de Souza Coutinho Apresentando Mercador Alemão. 20 set. 1808. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Coleção Linhares, I, 29, 20, 1, doc. 49.

³⁴ MELLO, Evaldo Cabral. “A Vitória da Barcaça”. In: _____. *Um imenso Portugal: História e Historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2002, p. 202-220.

³⁵ “MEMORIAL sobre as manobras navais militares ocorridas durante a Guerra Americana. s./ d.”. Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, I, 29, 20, 1, doc. 59.

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar as mudanças de percursos de navios, e de pessoas, no período de transferência da Corte Bragantina para o Brasil. No momento de acirramento das disputas entre França, Portugal e Inglaterra, as movimentações de passageiros e de objetos se ampliaram, ao passo que ocorreu essa mobilização, tornaram-se comuns os desvios de percursos e as mudanças de destinos dos sujeitos. Essas alterações de rotas evidenciaram conflitos entre antigos códigos e novos costumes, ampliando as possibilidades de reivindicação e criando novos mecanismos de negociação.

Palavras Chave: Guerras Napoleônicas, Transferência da Corte Portuguesa, Desvios de Rotas.

ABSTRACT

The objective of this paper is to analyze the changes in the routes of vessels and people during the transfer of the Portuguese Court to Brazil. At the time of intensification of disputes between France, Portugal and England, the movement of people and objects widened, while this mobilization occurred, became common deviations of route changes and destinations of passengers. These changes showed routes conflicts between old and new customs code, expanding the possibilities of creating new demands and negotiation mechanisms.

Keywords: Napoleonic Wars; Transfer of the Portuguese Court; Routes Deviation.

Artigo recebido em 06 set. 2012.

Aprovado em 12 nov. 2012.