



## BIROn - Birkbeck Institutional Research Online

Martins, Luciana (2004) Paradoxos da modernidade: o Rio de Janeiro do período joanino, 1808-1821. In: Fernandes, E. and Abreu, M.A. (eds.) Brasil Urbano. Rio de Janeiro, Brazil: Mauad. ISBN 9788574781471.

Downloaded from: <https://eprints.bbk.ac.uk/id/eprint/4132/>

*Usage Guidelines:*

Please refer to usage guidelines at <https://eprints.bbk.ac.uk/policies.html>  
contact [lib-eprints@bbk.ac.uk](mailto:lib-eprints@bbk.ac.uk).

or alternatively

# Paradoxos da Modernidade: o Rio de Janeiro do período joanino, 1808-1821\*

Luciana L. Martins e Mauricio A. Abreu

Draft of chapter published in E. Fernandes and M.M. Valença (eds), *Brasil Urbano* (Rio de Janeiro, Mauad, 2004).

## Resumo

Este trabalho analisa a dinâmica espacial do urbanismo no Rio de Janeiro durante o início do século XIX. Narrativas convencionais sobre a modernização não conseguem apreender as complexidades desse momento, entre 1808 e 1821, quando a cidade tomou o lugar de Lisboa como capital do império português. A posição de colônia e metrópole foi invertida, o absolutismo português foi apoiado pelo liberalismo britânico, e surgiu uma economia de mercado concomitante à expansão da escravatura. Como recém-criada capital imperial, o Rio sentiu o efeito destas várias transformações: seus limites físicos se expandiram rapidamente, sua economia diversificou-se e a vida cultural da cidade foi transformada. O objetivo deste artigo é compreender este momento preciso de transformação urbana como um produto da interseção de redes globais de comércio, escravatura e capitalismo industrial. Em vez de descrever a geografia histórica da cidade como um espaço passivo para a conquista e expansão européias, consideramos em que grau a sua dinâmica urbana foi modelada por uma bem definida geografia local da globalização. Em particular, examinamos as espacialidades interrelacionadas que são parte essencial do processo de modernização.

## 1. Introdução: a Metrópole na Colônia

Em 14 de janeiro de 1808, um navio de guerra singrou a Baía da Guanabara trazendo notícias inquietantes: toda a família real portuguesa e a corte, escoltadas por uma pequena esquadra britânica, estavam a caminho do Rio de Janeiro, a capital da colônia. A frota havia deixado Lisboa no final de novembro, após a invasão francesa da Península Ibérica, com ordens do Príncipe Regente de permanecer nos trópicos até que a paz retornasse à Europa.<sup>1</sup> Juntamente com o equipamento necessário para a instalação da burocracia imperial portuguesa nos trópicos (incluindo a imprensa, anteriormente proibida na colônia), a frota também trazia os tesouros mais preciosos da família real. As autoridades no Rio teriam menos de dois meses para preparar a cidade para a chegada do grupo real, que atracou

---

\* Os autores agradecem a Silvia Martins a ajuda com a tradução.

<sup>1</sup> O plano de evacuar a família real portuguesa para o Brasil, em caso de distúrbios na Europa, não era novo, tendo sido recomendado, a princípio, em 1580, a D. Antônio (pretendente ao trono português), durante a crise dinástica que resultou na união, sob Felipe II, das coroas de Portugal e Espanha. A tensão política com a Espanha, característica comum da história portuguesa a partir da restauração de 1640, deu ensejo a propostas similares em três outras ocasiões (Oliveira Lima, 1908, p. 38).

em Salvador em 21 de janeiro e, no Rio, em 7 de março (Oliveira Lima, 1908, p. 48; O'Neil, 1809; Smith, 1839; Santos, 1981, p. 167-8).

Embora o Rio tivesse sido a capital do Brasil por mais de 45 anos antes da chegada da corte portuguesa exilada, ele era, em 1808, um núcleo urbano de tamanho médio, com uma população estimada de 50-60.000 pessoas (Pizarro e Araújo, 1945, p. 126; Luccock, 1820, p. 41; Santos, 1981, p. 58). A cidade fornecia um porto seguro e um conveniente ponto de escala para os veleiros que se destinavam às Índias Orientais, Sul da África e Austrália (Bauss, 1981, p. 75-6; Martins, 1998, p. 142-3). Embora as modestas instalações do Rio tivessem, aparentemente, atendido as necessidades tanto dos habitantes brasileiros quanto dos humildes viajantes<sup>2</sup>, elas foram consideradas insuficientes para a comitiva real. Ao ouvir as notícias da iminente chegada da corte ao Rio, o vice-rei – Conde dos Arcos – imediatamente tomou providências para forçar os senhorios e locatários a desocupar as melhores residências disponíveis. Ao mesmo tempo, os governadores das províncias próximas foram instruídos para que aumentassem o suprimento de provisões para a cidade (Abreu, 1996a, p. 33).

A chegada da comitiva real portuguesa em março de 1808 e o fluxo ininterrupto de outros navios portugueses nos meses seguintes aumentaram a população do Rio em aproximadamente 15.000 pessoas, ou seja, cerca de 30% da população (Oliveira Lima, 1908, p. 125). A família real permaneceu no Rio até 1821, quando a agitação política em Portugal provocou o seu retorno a Lisboa. Durante esse período, a sociedade brasileira sofreu uma série de notáveis transformações. Politicamente, o status do Brasil foi elevado com a criação do “Reino Unido” com Portugal em 1815. Economicamente, esse foi um período de mudança dramática, uma vez que a produção de café iniciou sua rápida expansão, a manufatura (antes proibida pelos portugueses) começou a se desenvolver e os portos brasileiros foram abertos ao comércio exterior.

Como capital do império português entre 1808 e 1821, o Rio sentiu o efeito dessas transformações. Os limites físicos da cidade rapidamente se expandiram; a população urbana quase dobrou (Mappa, 1870, p. 137); a economia urbana cresceu e diversificou-se; e a vida cultural da cidade sofreu mudanças significativas. Historiadores têm divergido em suas interpretações quanto ao significado desse momento para o desenvolvimento da cidade. A opinião tradicional é que esse período significa um divisor de águas na história do Rio. Mudanças materiais na paisagem urbana são, assim, representadas como sintomas da transformação de uma sociedade colonial voltada para si mesma numa sociedade capitalista moderna, associada, acima de tudo, com o refinamento dos valores culturais de sua elite (Edmundo, 1939-1940). Essa visão significa que estruturas e valores arcaicos foram simplesmente substituídos por novos, impostos do exterior. Uma interpretação alternativa sugere que longe de preannunciar a transição de posto avançado colonial para uma cidade do mundo moderno, a chegada da corte portuguesa ao Rio na verdade fortaleceu suas tradições coloniais e assim “retardou” sua modernização (Karasch, 1985, p. 148). Apesar de todas as suas diferenças evidentes, ambas

---

<sup>2</sup> George Staunton (1797, p. 154) forneceu uma simpática descrição da cidade em seu relato da viagem da embaixada britânica à China, a qual começa com as seguintes palavras: “o Rio de Janeiro dificilmente será superado devido à amplitude e segurança de seu porto, ou sua conveniência para o comércio, e a riqueza e fertilidade da região circundante.”

interpretações compartilham uma estrutura temporal comum, que se apoia no movimento de uma era pré-moderna/colonial para outra moderna/capitalista. Elas se fundamentam no paradigma da modernização, em que a cidade colonial é situada como uma forma transicional entre o “tradicional” e o “moderno” (Ver Yeoh, 1996, p. 4-5). Nessa narrativa teleológica de progresso, o processo de modernização iguala-se ao movimento do colonialismo ao capitalismo industrial, uma história basicamente completada pela independência do país em 1822, a abolição da escravatura em 1888 e o fim do império em 1889.

Neste trabalho, oferecemos outra perspectiva da relocação da corte portuguesa e seu significado para o desenvolvimento do Rio de Janeiro. Entre 1808 e 1821, a vida social e econômica do Rio foi governada por uma variedade de códigos sociais contraditórios, cada qual associado com um tipo específico de temporalidade (cf. Santos, M., 1994, p. 45-6; Lepetit e Pumain, 1993).<sup>3</sup> Em primeiro lugar, havia a temporalidade do próprio regime colonial brasileiro, fortemente associado a uma estrutura econômica baseada na propriedade da terra e na escravidão, que alguns autores consideram um modo de produção distinto (Gorender, 1978; Cardoso, 1980). A segunda temporalidade é associada ao *Ancien Régime* português, uma estrutura social caracterizada pelo domínio de uma nobreza ostentatória e dilapidadora, sempre em busca de privilégios, cargos públicos e favores (Godinho, 1975; Fragoso e Florentino, 1998); mudando-se para o Brasil em 1808, essa classe trouxe consigo suas prerrogativas e gostos “refinados”. A terceira temporalidade refere-se ao capitalismo industrial, um novo fenômeno que estava, então, associado mais de perto à Grã-Bretanha e seus esforços para ampliar os mercados consumidores de além-mar. Considerando-se o choque dessas três temporalidades simultâneas, pode-se começar a apreender o que ocorreu no Rio entre 1808 e 1821. Foi certamente mais complexo do que uma mera transição de um tempo arcaico ou tradicional para um moderno: as contradições do processo sugerem diferentemente. Durante esse período, por exemplo, as posições de colônia e metrópole foram invertidas, o absolutismo português era apoiado pelo liberalismo britânico, e uma economia de mercado desenvolveu-se lado a lado com a expansão da escravatura (Abreu, 1996a).

Além disso, queremos questionar a rotulação muito simplificada da sociedade brasileira no início do século XIX como “pré-moderna” e “fechada”. Fazemos isso reexaminando duas hipóteses que justificam muitos relatos da história brasileira.<sup>4</sup> A primeira delas refere-se ao legado da dominação portuguesa, que seria considerada responsável - dado o isolamento da colônia em relação a outras potências européias - pela introspecção e atraso cultural da sociedade colonial brasileira. Embora essa percepção da administração colonial portuguesa não seja completamente inexata, ela certamente não traduz toda a história. Como um porto, o Rio esteve “aberto” (ainda que ilegalmente) durante séculos às culturas dos quatro cantos do império português, inclusive de suas colônias na China e na Índia. Os

---

<sup>3</sup> Como ficará claro, o termo “temporalidade” (como foi usado no trabalho de Milton Santos, 1994, por exemplo) refere-se aos ritmos da vida social, que são congenitamente espaciais bem como temporais. Esse uso complementa o recente trabalho de Doreen Massey (1999) e de outros geógrafos anglófonos sobre a constituição espaço-temporal da sociedade.

<sup>4</sup> Típica é a afirmação de Alan Manchester (1933, p. 72) sobre o Rio nesse período: “O contato com o mundo exterior acordou a tórpida colônia: novas pessoas, novo capital, e novas idéias entraram”.

costumes e as maneiras das pessoas, a arquitetura e decoração dos prédios, a mobília, e a vegetação que cobria a cidade tinham traços dessas aventuras orientais.

A segunda hipótese relaciona-se à crença, tida como certa, na superioridade das mercadorias européias, e no desejo universal dos brasileiros de adquiri-las. Nas palavras de um viajante britânico contemporâneo, “o sistema colonial, que havia sido estritamente preservado até a chegada da corte, manteve o país num estado de desconhecimento de muitos dos belos artigos da manufatura britânica, agora tão avidamente comprados por todos” (Caldcleugh, 1825, p. 53). O que Caldcleugh não menciona, entretanto, era quão restrito o mercado para bens europeus era realmente. A demanda por novidades foi satisfeita quase que inteiramente depois que os primeiros carregamentos de mercadorias foram desembarcados de navios estrangeiros, criando rapidamente um mercado super estocado (Platt, 1972, p. 25). De fato, os europeus do norte tinham um trabalho relativamente árduo (com a ajuda da aristocracia portuguesa) para conseguir clientes permanentes. Embora seja tentador culpar o “atraso” da sociedade brasileira por essa falta de interesse, como muitos viajantes estrangeiros contemporâneos fizeram, pode-se também considerar se os objetos europeus não exerciam uma atração automática sobre uma sociedade (ou, pelo menos, parte dela) acostumada a consumir diferentes tipos de objetos (cf. Thomas, 1991, p. 205-6). Durante séculos, a diminuta elite brasileira havia sido bem providenciada com tecidos indianos e porcelana chinesa e, no final do século XVIII, os produtos britânicos já estavam expostos nos mercados da cidade. A fim de ser lucrativo para os capitalistas europeus, entretanto, a quantidade de consumidores para mercadorias européias importadas teria que ser expandida. Na verdade, novos gostos e manias deveriam ser introduzidos. Se se quiser entender como modernidades diferentes tomaram forma através do globo, a autonomia relativa das sociedades locais tem que ser levada em consideração.

Neste trabalho, focalizamos a dinâmica espacial da vida no Rio durante o período de 13 anos no qual foi capital do império português – uma “cidade imperial” nas colônias. Como Mary Karasch (1985, p. 129) afirma, a situação do Rio era única: “seria a única cidade colonial a confrontar seus senhores com a desconfortável realidade de três séculos de regime colonial”. Enquanto outras cidades coloniais como Calcutá, Sydney ou Cairo possam ter tido aspirações imperiais, elas próprias nunca assumiram o papel de metrópoles imperiais. Nosso objetivo no que se segue é entender esse momento particular de transformação urbana como um produto da interseção de processos globais – redes de comércio global, escravidão e capitalismo industrial. Mas, mais do que retratar a geografia histórica da cidade como um espaço passivo para a conquista e expansão da Europa do norte, avaliamos até que ponto o dinamismo de sua vida relativamente autônoma foi modelada por uma distinta geografia da globalização local (cf. Ogborn, 2000, p. 67). Nesse processo consideraremos as implicações da provocativa afirmação de Anthony King, de que “a modernidade não nasceu em Paris, mas sim no Rio” (King, 1991a, p. 8).

## **2. Paradoxos da Modernidade**

Como podemos dar sentido ao Rio de Janeiro “imperial”, uma cidade colonial que se tornou capital metropolitana, onde o liberalismo britânico apoiou o absolutismo português e uma economia de mercado estava sendo consolidada simultaneamente com a manutenção da escravidão? Tal combinação de circunstâncias parece quase ininteligível se entendida a partir de relatos não-especializados da modernidade que tendem a ocultar as relações do “centro” – o Ocidente – com o resto do mundo (Featherstone, 1995, p. 147). Estudos recentes sobre o papel do império na formação da metrópole européia enfatizam as complexas geografias de encontros e trocas culturais que são características da modernidade (cf. King, 1990; Jacobs, 1996; Driver e Gilbert, 1999). Além disso, como diz Hardman (2000, p. 69), “novas perspectivas têm enfatizado a permanência, a longo prazo, do antigo sistema e a inércia e resistência dessas sociedades [européias] àqueles movimentos que são peculiares à modernidade”.

O relacionamento problemático entre escravatura e modernidade é um caso a ser considerado. Em recente entrevista sobre o trabalho de C.R.L. James sobre a revolução haitiana, Stuart Hall chamou atenção para a concepção de James sobre a escravidão no Caribe como parte integral da modernidade global. Como Hall enfatiza, a conquista de James foi mostrar que

a escravidão não funciona como uma espécie de remanescente arcaico, pertencente a uma idade anterior, que, de alguma forma, a modernidade capitalista não conseguiu abolir – por ser insuficientemente racional, ou insuficientemente moderna. Longe disso. São exatamente as mais arcaicas relações sociais que são preservadas no sistema moderno (Hall e Schwartz, 1998, p. 23).

Segundo Hall, o ponto chave do argumento de James é a percepção de que “a história da modernidade revoluciona tudo”. Enquanto que no Caribe esse processo levou a uma situação revolucionária, no Brasil teve conseqüências diversas: na Bahia, por exemplo, houve uma série de rebeliões populares (até certo ponto inspiradas pela revolução haitiana), notavelmente a revolta Malês<sup>5</sup> em Salvador (Reis, 1988, p. 87). Em contraste, a própria resistência de escravos no Rio era mais individualizada, principalmente tomando a forma de violência pessoal, incêndios criminosos, e roubos, em vez de ser uma ação coletiva organizada. Isso tornou a vida dos senhores de escravos da cidade uma batalha diária com os seus escravos. Como Mary Karasch (1987, p. 325-6) aponta, a fim de entender o caráter da revolta de escravos, no Rio, no início do século XIX, temos que considerar as origens culturais da população escrava (que eram diferentes daquelas do povo da Bahia), bem como as particularidades das redes sociais e políticas dentro da cidade imperial. O que é importante, no atual contexto, é que os povos africanos escravizados não mais podiam confiar em suas prévias maneiras de entender o mundo. Oficialmente, na verdade, eles não podiam nem mesmo lamentar suas perdas. A fim

---

<sup>5</sup> Muçulmanos que falam árabe.

de sobreviver (e muitos pereceram; ver Karasch, 1987, p. 92-110), eles tinham que estar ativamente engajados em criar a sua cultura mais uma vez, o que é, em si própria, uma atitude marcadamente moderna. Isso não significa que eles abandonaram inteiramente suas antigas tradições, mas eles, criativamente, as transformaram e adaptaram a fim de sobreviver numa situação nova.<sup>6</sup>

Narrativas eurocentradas do “desdobramento” da modernidade caracteristicamente ocluem as espacialidades interrelacionadas que são parte essencial do processo de modernização. A crescente literatura sobre pós-colonialismo, entretanto, convidou-nos a repensar as espacialidades tanto do império quanto do urbanismo. Como Driver e Gilbert (1998, p. 13) argumentam,

Nos encoraja a considerar as maneiras como a experiência da modernidade na Europa refletiu ou representou o encontro europeu com o mundo além. A experiência imperial ajudou a moldar as paisagens econômica, social, política e cultural dos próprios poderes imperiais, e não apenas aquelas dos países que colonizaram.

As culturas consumistas que floresceram nas modernas cidades européias, tais como Londres do século XVIII ou Paris do século XIX, dependeram do afluxo de mercadorias, artigos exóticos, informação e pessoas de várias partes do mundo (Featherstone, 1995, p. 151). Algodão, açúcar e café – para mencionar somente algumas das exportações brasileiras que tornaram-se parte da vida moderna européia – eram quase que totalmente produzidos pelo trabalho escravo. Ao mesmo tempo, os abolicionistas europeus insistiam que os códigos morais metropolitanos eram diferentes dos e superiores aos de seus contrapartes coloniais. Como Françoise Vergès (1999, p. 5) nos relembra, embora os senhores de escravos nas colônias freqüentemente tivessem uma recepção cordial na França ou na Inglaterra, era melhor acusá-los do que refletir sobre o lugar da escravidão no coração da Europa:

Era melhor afirmar que a escravidão ocorria em lugares distantes onde o comportamento “civilizado” era esquecido. A escravidão corrompia senhores e escravos, argüíam os abolicionistas, e a abolição evitaria que a corrupção invadisse o corpo da República. A denúncia da escravidão era a mise *en scène* da batalha entre a virtude (a metrópole) e a corrupção (a colônia).

A purificação do centro também envolvia a purificação de sua história: não é, portanto, coincidência que os intelectuais europeus do século XIX estivessem também reescrevendo seu próprio passado, mais notadamente através da idéia de “Renascença” como uma época histórica. O período da Renascença, como Jerry Brotton (1997, p. 47-8) afirma, estava associado a clássicos “ideais de pureza, integridade, indagação desinteressada e humanitarismo” que incluíam uma “percepção

---

<sup>6</sup> Aqui se faz necessário colocar as tradições num contexto: a maioria dos escravos no Rio veio do centro-oeste da África. Como Karasch aponta, durante séculos eles tinham lidado com diversidade étnica; desenvolveram tradições religiosas comuns, e partilharam formas culturais: essas habilidades também seriam empregadas no Brasil.

predominantemente rejeitada do império marítimo português... com suas confusas, híbridas histórias de trocas comerciais, culturais e sexuais com diferentes culturas”. Em particular, o desenvolvimento do tráfico escravo da África ocidental no século XVI foi considerado como um “mais do que intragável aspecto do desenvolvimento do império português” em vez do que ele na realidade era – o modelo do nascente comércio de escravos que tornou-se “primordial para a economia em desenvolvimento da nova Europa moderna” (Brotton, 1997, p. 47). Como Vergès enfatiza, a escravidão “havia sido o primeiro sistema econômico em uma ordem global. Ela moldou as relações entre seres humanos; definiu as maneiras pelas quais o trabalho manual, status social e riqueza eram vistos. Globalização significava a deportação e a venda de seres humanos”.

Uma assertiva comum na literatura recente sobre globalização e pós-modernidade é que “nós” estamos agora vivendo em um mundo globalizado onde “a humanidade disse adeus a esse mundo que poderia, com alguma credibilidade, ser visto como um mosaico cultural, de peças separadas, com arestas resistentes e bem definidas” (Hannerz, 1991, p. 107). Se tal mundo ordenado alguma vez existiu, foi dentro das fronteiras da Europa hegemônica ou, mais provavelmente, nas estruturas imaginárias da teoria social européia. Como Mike Featherstone (1995, p. 131) argumenta,

esta imagem de uma comunidade tradicional com seu alto nível de integração normativa e ordem [e nós acrescentaríamos, de limites bem definidos], que tem sido tão influente na construção da imagem da sociedade é, naturalmente, grandemente nostálgica. Sua visão de harmonia anterior e simplicidade apresenta um quadro de queda em desgraça que ressoa com a popularidade das descrições da infância como uma fase de inocência perdida que tornou-se popular no despertar do Movimento Romântico do século XIX. Ela reduziu as sociedades pré-modernas ao achatamento e imobilidade. Que as unidades sociais podem estar aptas a existir, sem um alto nível de integração normativa, mal é considerado.

A ênfase na novidade da experiência de deslocamento e hibridismo que se encontra em pronunciamentos contemporâneos sobre a condição pós-moderna reflete, em parte, a contínua influência de tal assertiva sobre a pureza e a falta de limites de “comunidades tradicionais”. A experiência da mudança cultural rápida e da troca associadas, na Europa e América do Norte, com a pós-modernidade tem uma ressonância para os povos do resto do mundo, colonizados pelo Ocidente (Morley e Robins, 1995, p. 217; Schwarz, 1999, p. 269). Na verdade, a partir de uma perspectiva “global”, a experiência norte européia é a exceção, não a norma: como as geografias históricas de cidades coloniais tais como Delhi (King, 1976) e Cingapura (Yeoh, 1996) atestam, as relações espaciais que constituíram a experiência de outros lugares e regiões são múltiplas e complexas. Como Doreen Massey (1999, p. 281) afirma, um “reconhecimento espacial (em vez de temporal) da diferença, em contraste, reconheceria que o “Sul” poderia não só estar nos seguindo [o Norte] mas poderia ter sua



própria história para contar”. A exposição, a seguir, da geografia histórica do Rio do início do século XIX pretende ser uma contribuição para a compreensão de tal versão.

### **3. O Rio de Janeiro e a Geografia do Comércio Global**

As transformações do Rio de Janeiro depois de 1808 necessitam, primeiramente, ser colocadas no contexto mais amplo do desenvolvimento do comércio marítimo em uma escala global. Como Platt (1972, p. 24-5) aponta em relação aos mercados latino-americanos em geral

é crença geral que os mercados latino-americanos eram novos e não testados, que eles eram explorados por um grupo de ignorantes, e que eram continuamente inundados por todo tipo de manufaturados britânicos desde o dia em que os portos foram abertos ao comércio do norte europeu. Mas havia, na verdade, uma larga experiência dos mercados latino-americanos que remontava, em escala substancial, ao final do século XVII: vários comerciantes que abriram filiais no Brasil ou nas Repúblicas depois de 1808 eram as mesmas pessoas que haviam conduzido o comércio através das Índias Ocidentais, Espanha ou Portugal durante o período colonial; a resposta inicial aos mercados da América Latina independente deveria ser descrita mais como uma interrupção dos padrões tradicionais de comércio, a serem reinstalados numa escala ligeiramente expandida depois que o entusiasmo houvesse diminuído.

O Rio de Janeiro gozava uma situação particularmente favorável, dado seu papel estabelecido como um porto de escala para navios europeus em rotas transatlânticas. O pronto acesso às instalações do porto contribuiu para o avanço dos interesses britânicos na Índia assim como para a proteção das rotas comerciais em direção a Calcutá, Bombaim e Cantão (Bauss, 1981, p. 75). A viagem de navegação entre o Rio e a Cidade do Cabo durava de 30 a 50 dias; até a Índia, de 105 a 150 dias; à China, de 120 a 180 dias; e à Austrália de 70 a 90 dias (Bauss, 1981, p. 79). Esse esquema de rotas de navegação, em função do vento e dos padrões de correntes encontrados no Atlântico Sul, foi originalmente estabelecido por navegantes portugueses (Martins, 1998, p. 142-3).

Entretanto, o papel do Rio como porto de escala para os navios britânicos não foi mero resultado de ventos e correntes marítimas favoráveis. Do final do século XVIII ao início do século XIX, o comércio britânico expandiu-se rapidamente através do globo. Relações mais próximas com Portugal favoreciam comerciantes, expedidores, industriais e o Almirantado britânicos. Os direitos à utilização dos portos brasileiros do Rio de Janeiro, Salvador e Recife haviam sido assegurados aos britânicos nos tratados anglo-lusitanos do século XVII (Bauss, 1979). No final do século XVIII, a extensão da influência comercial das colônias portuguesas atraía, cada vez mais, a atenção britânica,

especialmente devido às dificuldades no relacionamento com a Espanha e a América espanhola (Graham e Humphreys, 1962, p. xxvi). Além disso, a abertura dos portos de Goa, Diu e Damão (na atual Índia) ao comércio europeu, decretada nos tratados portugueses de 1783 e 1788, permitiu que negociantes britânicos transportassem produtos asiáticos em naus portuguesas da Índia para Lisboa. Os mercados do Brasil, da África portuguesa e da Europa eram, assim, supridos com tecidos e especiarias da Índia, bem como com porcelana e chá da China (Bauss, 1981, p. 78). As próprias mercadorias britânicas circulavam nos mercados do Rio no final do século XVIII, como Staunton (1797, p. 157) registrou: “as lojas do Rio estavam repletas de manufaturados de Manchester e de outros produtos britânicos, inclusive de gravuras inglesas, tanto sérias como caricaturas”.

Os portos do império português também tinham importância estratégica para os britânicos. Na China e na Índia eles ajudaram os britânicos a frustrar planos franceses. A colonização da Austrália também beneficiou-se do suporte logístico fornecido pelos portos brasileiros, particularmente pelo do Rio de Janeiro. Em 1808, o ano da chegada da corte portuguesa, o Rio tornou-se sede do quartel general da base sul-americana da Marinha Real Britânica. Nas costas da América do Sul, a principal atribuição da Marinha Real era proteger a navegação britânica contra interferências tanto de governos soberanos como de piratas; a Marinha deveria, também, participar da campanha contra o tráfico de escravos (Bauss, 1981, p. 78; Martins, 1998, p. 142-3). Mas o ponto principal aqui é que, enquanto o papel do Rio na rede global de comércio e poder certamente intensificou-se nas primeiras décadas do século XIX, as origens desse papel remontam, pelo menos, ao século XVII.

A segunda rede marítima na qual o Rio teve importante papel é relacionada ao movimento de pessoas e investimento ligado ao tráfico de escravos. Desde o final do século XVIII, o Rio havia se tornado o mais importante porto de escravos do Brasil (Curtin, 1969, p. 240-1). O tráfico de escravos do Atlântico causou um impacto estrutural na vida econômica e social tanto na África quanto nas Américas. Na África, cativos obtidos através de conflito militar eram a maior fonte de suprimento de escravos. O desenvolvimento do tráfico refletiu, e reproduziu, a influência política e econômica de alguns grupos africanos sobre outros. Havia, também, uma crescente demanda por trabalho escravo no próprio continente africano, uma demanda que transformou a escravidão de uma atividade doméstica tradicional em um crescente empreendimento comercial (Florentino, 1997, p. 102-3). Enquanto isso, no Brasil - e, particularmente, no Rio de Janeiro - havia uma duradoura acomodação entre a elite mercantil e os comerciantes de escravos mais poderosos. Não poderia ser de outra maneira: além dos altos riscos de qualquer aventura transatlântica, o tráfico de escravos também exigia grande investimento de capital inicial. Havendo estendido sua influência social e econômica através de alianças familiares e sociais, os mercadores de escravos ocupavam posições proeminentes no governo, gozando de privilégios políticos (Florentino, 1997, p. 204-208). Examinando cuidadosamente os arquivos do comércio de escravos no Rio, Florentino (1997) chama nossa atenção para relações espaciais particulares de uma economia colonial, focalizada simultaneamente nos mercados europeus e nos portos africanos. Em vez de mover-se através de alguma seqüência de “estágios”, de pré-capitalista

a capitalista, ou de arcaica para moderna, a economia urbana do Rio estava articulada a uma rede de economias e sociedades que atravessava o Atlântico (Fig. 1). A chegada da família real, em 1808, acrescentou um elemento novo a esse já complexo conjunto de relações econômicas, sociais e culturais.

#### **4. Rio, 1808: a Família Real Encontra sua Colônia**

Tendo chegado ao Rio de Janeiro, em março de 1808, o Príncipe Regente foi imediatamente defrontado com vários problemas da maior importância: era necessário reestabelecer, de imediato, a burocracia real, lidar com a difícil situação de Portugal, e reorganizar, de sua nova capital no Atlântico Sul, a administração de todo o império (Oliveira Lima, 1908). Era, também, imperativo considerar como a cidade poderia funcionar como a nova sede da corte. Essa não era uma tarefa simples. Embora o Rio fosse um porto comercial modesto, relativamente bem equipado para atividades de importação-exportação, faltava-lhe a infra-estrutura social e material de uma capital européia.

Segundo muitos visitantes da cidade no século XVIII, o Rio colonial era um lugar de contrastes. Emoldurado por imponentes montanhas cobertas por florestas tropicais, a cidade localizava-se à margem de uma baía extensa e abrigada, limitada a oeste por um imenso manguezal; sua compactidade contrastava vivamente com a vastidão do entorno. Tais contrastes propiciavam ao visitante primeiras impressões surpreendentes: a exuberância natural oferecia um claro contraponto para o ambiente urbano nada espetacular.<sup>7</sup> Em primeiro lugar, o Rio era uma cidade quase que completamente dependente da sua população africana – a maioria escravizada, poucos libertos. Era desse contingente que provinha a maior parte dos pedreiros, vendedores ambulantes, carregadores de lixo, acendedores de lampiões, lixeiros, empregados domésticos, jardineiros, concubinas, vaqueiros, caçadores, pescadores, carregadores, estivadores, arrieiros, marinheiros, artesãos, músicos e artistas (Karasch, 1987, p. 185-213). Embora os escravos fossem ubíquos, era nas ruas, praças e mercados da cidade que eles tinham uma oportunidade de socializar com seus pares, bem como de ganhar a vida mascateando grãos e gêneros alimentícios (Karasch, 1987, p. 58). A presença de escravos na cidade simplesmente não podia ser ignorada; na verdade, dado o número absoluto de negros africanos na cidade, os visitantes europeus freqüentemente comparavam a chegada ao Rio com o desembarque em costas africanas. O pequeno número de brancos encontrados nas ruas incluía policiais, responsáveis pelo controle do espaço urbano da escravidão; mulheres brancas da elite local raramente eram vistas.

A paisagem urbana do Rio tinha muitas das características de uma típica cidade colonial portuguesa. Embora lhe faltasse um plano viário rígido, em contraste com a cidade colonial espanhola, sua morfologia urbana estava longe de ser inteiramente irregular (Abreu, 1996b). Ainda que diferentes funções urbanas estivessem espalhadas pela cidade, era na rua Direita, principal artéria da urbe, que concentrava-se o comércio importador-exportador, motor da economia urbana. Seguindo uma tradição

---

<sup>7</sup> Expressões de desgosto em relação à cidade do Rio e de deleite quanto ao seu entorno natural eram uma resposta comum entre os viajantes europeus no Brasil. Para um relato das primeiras impressões de Charles Darwin sobre a cidade durante a viagem do Beagle, ver Martins (2000).

medieval portuguesa, os artesãos (ou pelo menos aqueles que eram autorizados por Portugal a exercer atividades na colônia) localizavam-se no coração da cidade, em ruas que eram, conseqüentemente, nomeadas em função de seus ofícios, um traço comumente percebido por visitantes estrangeiros.<sup>8</sup> A compacidade da forma da cidade era função de uma variedade de fatores, incluindo a necessidade de defesa contra invasores, a existência de extensos manguezais na periferia imediata, o estado precário das estradas e, finalmente, a falta de qualquer sistema de transporte público (Fig. 2). Somente os habitantes mais ricos podiam se dar ao luxo de adquirir chácaras nos arredores da cidade, normalmente utilizadas como residências de veraneio.

O meio ambiente construído tinha uma aparência bastante indiferenciada antes da chegada da corte, em 1808. Com exceção do palácio do vice-rei, dos mosteiros, e de alguns templos religiosos, a grande maioria dos prédios era muito similar. As distinções, quando as havia, podiam ser encontradas no número de andares (os mais altos eram os mais próximos do porto) e no material empregado (que seguia uma escala descendente da pedra e cal, usada pela população mais rica, à taipa de mão, taipa de pilão, e finalmente, pau a pique e argamassa). Oratórios eram encontrados em praticamente todas as esquinas e serviam como úteis pontos de referência para os habitantes da cidade. Os visitantes freqüentemente comentavam sobre a presença de gelosias, vestígios das cidades mouras transplantados para os trópicos, que separavam o espaço público do privado, e permitiam que as mulheres confinadas vislumbrassem a vida da cidade sem serem vistas (Algranti, 1997, p. 97-8).

Além do Passeio Público, um elemento “moderno” introduzido pelo vice-rei Luis de Vasconcelos no final do século XVIII em uma lagoa aterrada, não havia outros parques públicos no Rio de Janeiro. O Passeio Público propiciava um conveniente abrigo do sol forte; lá, maracujás brasileiros eram combinados com árvores asiáticas (tais como manga, jaca, e jambo), juntamente com flamboiões de Madagascar, compondo uma típica vista “tropical”. Além disso, nas extremidades do terraço, com vista para a baía, havia dois pavilhões adornados com painéis decorativos representando vistas do porto, trabalhos com conchas retratando a flora e a fauna nativas, e pinturas dos principais produtos do país (Cruls, 1965, p. 194-207; Staunton, 1797, p. 162-4; Santos, A. M., 1994, p. 132). O padrão das composições das vistas do porto, atribuídas ao pintor brasileiro Leandro Joaquim, atestam a influência dos gostos orientais na sociedade brasileira. Como A. M. Santos (1994, p. 138-140) apontou, 12 lojas chinesas já estavam estabelecidas no Rio no final do século XVIII.

Contrastando com a verdejante paisagem ao redor, havia poucas árvores na cidade. Muitas das ruas eram pavimentadas, e a iluminação pública com óleo de baleia começava a ser empregada nas vias principais. O suprimento de água, entretanto, era precário, uma vez que a cidade dependia apenas de uma fonte (Staunton, 1797, p. 156; Abreu, 1992). O saneamento era deficiente: ignorando regulamentações municipais, os habitantes habitualmente jogavam os detritos nas ruas e no mar. Como

---

<sup>8</sup> Os relatos a seguir são sugestivos: “há um costume aqui, que parece merecer ser imitado em todos os locais de comércio e negócios, de que todas as pessoas da mesma profissão ocupam a mesma rua ou distrito; e um desvio dessa regra raramente é visto nesta cidade” (Anderson, 1795, p. 20); “Aqui artesãos e comerciantes conduzem seus negócios em diferentes partes da cidade, determinadas ruas sendo reservadas para comércios específicos: aqui você encontrará uma rua inteira de armeiros, outra de alfaiates, uma terceira de carpinteiros etc” (Barrington, 1796, p. 31-2).

as valas de drenagem estavam constantemente obstruídas, enchentes eram um acontecimento comum, especialmente nos meses de verão (Karasch, 1987, p. 129). A pouco sofisticada infra-estrutura era apenas um dos problemas que afligiam a recém-chegada corte, em 1808. Precisamos, agora, considerar em que medida a chegada da corte produziu mudanças fundamentais na paisagem e na sociedade cariocas.

## **5. Um Lugar; um Tempo; Múltiplas Temporalidades**

É geralmente aceito que, após a chegada da corte ao Rio, a população da cidade tenha aumentado em cerca de 15.000 pessoas, um acréscimo de mais de um terço (Oliveira Lima, 1908, p. 195; mas veja Cavalcanti, 1997). Esse súbito incremento demográfico teve o efeito de intensificar a colisão de temporalidades, isto é, os contraditórios ritmos espaciais e temporais que caracterizavam o Rio do início do século XIX, acelerando, em particular, a necessidade de intervenção urbana.

A primeira e mais imediata crise foi no setor de habitação. Tendo menos de dois meses para transformar um porto comercial na sede da corte real, o vice-rei não tinha outra opção senão improvisar. O pequeno palácio que havia abrigado os escritórios da administração colonial foi então interligado ao fronteiro Convento Carmelita, e todo o complexo foi transformado na nova residência real. A fim de acomodar a nobreza e seus servos, diversos prédios foram requisitados, incluindo conventos, mosteiros, hospitais, sacristias e até a prisão. Simultaneamente, a instituição medieval da aposentadoria foi revivida, uma medida que permitiu que os cortesãos obtivessem a posse das melhores residências da cidade.<sup>9</sup>

A demanda por acomodações gerou duas respostas. A primeira reação, originada entre os habitantes locais, foi defensiva. Cientes da possibilidade de terem suas residências confiscadas pela população recém-chegada, os habitantes locais praticamente pararam de construir novas casas, e deixaram semi-acabadas as que estavam em construção. Consequentemente, a densidade populacional aumentou, juntamente com o preço dos aluguéis. A segunda resposta, por outro lado, originou-se dos recém-chegados mais ricos. Quando ficou claro que a estada da corte no Rio seria mais longa do que se esperava, eles começaram a investir pesadamente na construção de residências melhores, mais apropriadas às suas necessidades e demandas sofisticadas. Influenciados por novas práticas urbanas, como no caso da Delhi do início do século XIX (cf. King, 1976, p. 194), suas residências foram construídas longe do velho e congestionado centro urbano, nos subúrbios mais saudáveis e menos densamente povoados (notadamente, Glória, Botafogo, Catumbi e São Cristóvão). Isso iniciou um

---

<sup>9</sup> A Aposentadoria podia ser ativa ou passiva. A primeira referia-se aos direitos aristocráticos de tomar posse legal de propriedade pertencente a terceiros, incluindo não só prédios, mas também carruagens, artigos de luxo, e mesmo escravos. A última referia-se aos direitos que certos indivíduos ou instituições conservavam de manter propriedade ou mercadorias custodiadas por aqueles que possuíam o privilégio de aposentadoria ativa. No Rio, por exemplo, esse direito era concedido à Santa Casa de Misericórdia, após numerosas queixas ao Príncipe Regente; eles alegavam que o confisco de seus bens diminuía sua renda. A prática de confiscar prédios para a acomodação da nobreza somente foi abolida pelo Príncipe Regente, em 1818 (cf. Fazenda, 1923, p. 42).

processo de descentralização das classes mais abastadas da cidade, um processo que se cristalizaria a partir dos anos 1840, com a introdução dos primeiros sistemas de transporte urbano.

Os efeitos do incremento populacional não se limitaram ao setor residencial. O súbito aumento da demanda por prédios comerciais, notadamente pelos comerciantes britânicos, mais do que dobrou o preço dos aluguéis nas principais artérias da cidade, tornando, assim, quase impossível para os comerciantes locais permanecerem nessas localizações privilegiadas (Biblioteca Nacional, 1808). A competição com estrangeiros, entretanto, não estava restrita a decisões locais intra-urbanas. A abertura dos portos do Brasil a navios estrangeiros (especialmente britânicos), em 1808, levou a um estancamento quase total do tráfego comercial sob bandeira portuguesa. Com pouca indústria própria, Portugal extraía a maioria de seus lucros comerciais no Brasil de taxas e comissões impostas ao comércio, das atividades de frete e de seu papel monopolista de entreposto comercial entre a colônia e outros países europeus (Oliveira Lima, 1908, p. 192). Com a abolição desses direitos metropolitanos, navios de todas as nações (os franceses inicialmente excluídos) puderam estabelecer comércio diretamente com o Brasil e isso causou profundos impactos sobre os fluxos comerciais anteriores. Em 1810, com a assinatura do Tratado de Comércio e Navegação com a Grã-Bretanha, mesmo os interesses portugueses no Brasil tornaram-se secundários em relação aos dos britânicos, uma vez que as tarifas agora impostas às mercadorias britânicas eram menores do que as que incidiam sobre as mercadorias importadas de Portugal. Como Oliveira Lima (1908, p. 382) apontou, houve uma diminuição substancial no número de navios portugueses entrando no porto do Rio – de 1214 navios em 1810 para 212 em 1820. Considerado pelo Conde de Palmela, um diplomata português, como “o mais injurioso e mais desigual já assinado entre duas nações independentes” (*apud* Oliveira Lima, 1908, p. 380), o Tratado de 1810 foi, entretanto, o preço pago pelo apoio britânico à preservação da dinastia Bragança (Manchester, 1933, p. 92).

O crescimento do comércio transformou o Rio numa movimentada cidade comercial cuja influência estendeu-se sobre grande parte do território brasileiro. Comentando a complexa rede de relações comerciais que haviam encontrado na cidade, os naturalistas bávaros Spix e Martius (1824, p. 182-5)<sup>10</sup> afirmaram que a “importação de produtos e manufaturas europeus pelo Rio de Janeiro estende-se a todas as carências humanas imagináveis”, um ponto que eles ilustraram enumerando todos os produtos importados – de salsichas e sedas a escravos – dos quatro cantos do mundo. Na verdade, no que se referia às colônias portuguesas na África e na Ásia, o Rio havia assumido o papel outrora representado por Lisboa. Todo o comércio português com a China e a Índia, por exemplo, estava centralizado na cidade, de onde as mercadorias eram reexportadas para a capital imperial anterior, para outros portos europeus e, também, para o resto da América (Oliveira Lima, 1908, p. 366). No despertar desses desenvolvimentos comerciais, foi fundado o Banco do Brasil, companhias de seguro fizeram sua entrada no palco, novos armazéns e silos foram construídos próximos ao porto e as atividades da alfândega alcançaram uma escala operacional sem precedentes. A cidade também tornou-se mais

---

<sup>10</sup> Spix e Martius eram membros da missão científica que acompanhou a Arquiduquesa Leopoldina da Áustria na sua viagem ao Brasil em 1817, para casar-se com D. Pedro, herdeiro do trono.

cosmopolita. Além dos embaixadores acreditados, representantes estrangeiros e dos 24.000 cidadãos portugueses que Spix e Martius (1824, p. 143-7) estimaram haver chegado ao Rio entre 1808 e 1817, vários outros trabalhadores, de nacionalidades diversas, foram encorajados a instalarem-se na cidade, incluindo mecânicos e construtores de navios ingleses, serralheiros suecos, engenheiros alemães, artistas e operários de fábrica franceses.

A abertura da economia e o correspondente aumento na competição também afetaram a estrutura do setor industrial. Restrições à produção local estavam em vigor desde 1785, quando o governo de Lisboa proibiu o desenvolvimento de manufaturas no Brasil, a fim de proteger os industriais e comerciantes da metrópole. Conseqüentemente, e com exceção do estaleiro naval, toda a produção manufatureira existente na cidade antes da chegada da corte estava nas mãos de um limitado número de corporações de ofício, sendo as mais importantes as de sapateiros, alfaiates, carpinteiros, tanoeiros, pedreiros, e, até que foi proibida de trabalhar na cidade, em 1766, para evitar contrabandos, também a dos ourives. A abertura da economia brasileira a fornecedores estrangeiros em 1808, não só pôs fim a essa situação como deu ensejo a uma série de paradoxos econômicos.

Por um lado, restrições à manufatura foram abolidas por Decreto Real e alguns passos foram dados para promover o desenvolvimento da indústria local, incluindo a fundação do Colégio Real das Fábricas e a abertura de uma manufatura de tecidos pelo próprio Estado. O primeiro, criado para apoiar artesãos portugueses recém-chegados, cujas lojas haviam sido destruídas pelo exército francês invasor, pretendia ser um centro de treinamento industrial e de desenvolvimento de técnicas produtivas, especialmente em têxteis; teares e outros equipamentos foram importados de Portugal com esse objetivo (Silva, 1975, p. 111-4; Belchior, 1993). Entretanto, ambas as iniciativas tiveram pouco sucesso. O fracasso do Real Colégio das Fábricas foi eventualmente selado quando o prédio que ele ocupava ao sopé do Morro do Castelo foi destruído por um deslizamento de terra. Embora a fábrica de tecidos fosse mais bem sucedida, ela caminhava na contra-mão do tempo e mesclava uma grande força de trabalho escrava a poucos mestres artesãos livres. Condenada por sua ineficiência econômica, a fábrica foi obrigada a fechar em 1822, corroída pela competição ultramarina e por uma péssima administração (Biblioteca Nacional, 1822).

Por outro lado, incentivos (sobretudo aduaneiros) foram dados a uma variedade de empresas manufatureiras privadas, de tecidos a papel, de chapéus a bebidas, resultando daí o surgimento de inúmeras fabriquetas na paisagem urbana. Formações econômicas híbridas, essas fábricas fundiam a estrutura corporativa artesã com os trabalhos escravo e assalariado e, em alguns casos, mesclavam também o trabalho na fábrica com o trabalho a domicílio (Andrade, 1980). Mesmo com proteção governamental, entretanto, muitas delas não conseguiram competir com importações estrangeiras e fecharam após alguns anos no negócio. Essa competição acabou também por afetar as antigas corporações de ofício. A despeito da contínua pressão que exerceram sobre o governo para impor maiores barreiras tarifárias à importação de mercadorias estrangeiras, notadamente por parte dos

sapateiros (Biblioteca Nacional, 1821), as corporações não conseguiram modificar essa situação desfavorável e foram finalmente extintas por um decreto governamental, em 1824.

A rápida transformação da colônia também criou problemas para o relacionamento entre portugueses e brasileiros. Um deles foi o de prover empregos e privilégios suficientes para os que haviam acompanhado o soberano ao Rio. Não só a corte tinha que ser provida de auxiliares, mas os nobres precisavam receber o que tinham direito e os funcionários públicos pleiteavam a manutenção de seus cargos (Armitage, 1836, p. 14-7). Como resultado, o Rio de Janeiro rapidamente adquiriu uma máquina governamental exagerada, cujo número Luccock (1820, p. 41) estimou em mil servidores públicos e outros mil dependentes da corte. Essa estrutura burocrática foi descrita por Silva (1975, p. 18) como um “autêntico labirinto” e, nela, as relações entre a nobreza portuguesa recém-chegada e a elite brasileira existente estavam longe de serem fáceis. Por um lado, a decisão do Príncipe Regente de criar um departamento de polícia responsável pelas obras públicas, sob o controle direto do governo real, provocou tensões com as autoridades governamentais municipais, que se sentiram excluídas das decisões de política urbanística (Macedo, 1956). Diferenças entre portugueses e brasileiros também passaram a ser freqüentemente definidas em bases de linhagens e raças, criando atritos. Como Karasch (1985, p. 143) aponta,

Embora muitas famílias brasileiras admitissem ter remotos ancestrais africanos ou indígenas, elas eram consideradas brancas pelas normas da sociedade carioca. Quando a nobreza portuguesa chegou, ela adicionou uma nova dimensão à ênfase na ancestralidade e passou a reclamar precedência em cargos públicos em relação à elite brasileira devido ao seu nascimento português nobre e à cor branca. Na verdade, muitos portugueses, fossem nobres ou funcionários, tratavam a elite brasileira como gente de cor e discriminavam-na. Quando os nobres voltaram a Portugal, a elite brasileira assumiu o lugar no topo e pôde usufruir também dos títulos de nobreza que a separariam do resto da população.

Na altamente estratificada sociedade do Rio, a preeminência era reivindicada pela elite portuguesa, cuja alvura e nobreza de linhagem colocavam-na no topo da hierarquia social. Os critérios que determinavam o status outorgado a outros grupos eram baseados, em ordem de prioridade, na propriedade de terra e de escravos; na educação (especialmente instrução em medicina, direito, ou sacerdócio); e, finalmente, no trabalho manual (lojistas, artesãos e artífices: ver Karasch, 1985, p. 143). Além de estabelecer barreiras à mobilidade ascendente de imigrantes e pessoas libertas, essa estrutura social também impedia o desenvolvimento de atividades produtivas.

Um exemplo adicional da colisão de temporalidades no Rio do início do século XIX, evidente na vida diária da cidade, era a multiplicação de rituais e cerimoniais públicos. Procissões religiosas eram uma visão comum no Rio colonial e continuaram a sê-lo quando a cidade tornou-se sede da corte lusitana. Além dos principais eventos do calendário cristão celebrados simultaneamente em todo o



império português, cada cidade tinha suas próprias festividades religiosas, de acordo com o calendário da devoção local, e aquele do Rio era dos mais movimentados. Embora as autoridades vigiassem a população durante as procissões religiosas, esses acontecimentos também forneciam oportunidade para diversos tipos de manifestações e, freqüentemente, os escravos terminavam fazendo seus próprios carnavais. Como a polícia colonial havia proibido danças africanas em locais públicos, esses eventos religiosos proporcionavam uma das poucas ocasiões em que a população africana podia executar rituais religiosos (sincréticos) livre de perseguições (Karasch, 185, p. 131). Com a chegada da corte, entretanto, novos rituais públicos foram introduzidos e as ruas do Rio transformaram-se em palco para a promoção de demonstrações públicas da rígida ordem hierárquica do *Ancien Régime* português. Todavia, nem sempre os esforços da nobreza portuguesa para impor seu senso de ordem hierárquica tinham o efeito desejado. Como o viajante norte-americano Brackenridge (1819, p. 122) relatou

Não é costume, neste país, guardar qualquer emblema de distinção para ser usado somente nos dias de cerimônias ou gala. Nada me surpreendeu mais do que o número de pessoas que vi nas ruas com condecorações de um ou outro tipo; eu não pude deixar de pensar que, sendo exibidas com tanta freqüência, elas devem deixar de conferir dignidade ou importância a quem as usa.

A temporalidade específica do *Ancien Régime* era mais comumente experimentada em cerimônias governamentais e monárquicas. A construção de estruturas arquitetônicas efêmeras, tais como arcos de triunfo, era um traço comum dos desfiles reais através da cidade (Rodrigues, 1996, p. 94). Além disso, todo aniversário de membro da família real, todo funeral de cortesão, servia de motivo para um feriado público. O grande número de feriados, que interrompiam o fluxo dos negócios, exasperava em particular os comerciantes e varejistas britânicos; acostumados com a disciplina da temporalidade capitalista (Thompson, 1967), eles eram obrigados a fechar suas portas, algumas vezes por vários dias consecutivos, e foi para atender a suas queixas que o Príncipe Regente pressionou o Bispo para reduzir o número de feriados religiosos no Rio. Indivíduos protestantes, por sua vez, eram apenas tolerados pela hierarquia católica (cf. Manchester, 1933, p. 85-6). A despeito dessas atitudes, e dos crescentes esforços do governo britânico para suprimir o tráfico de escravos no Brasil, os comerciantes britânicos integraram-se bastante à temporalidade local da escravidão. A maioria possuía seus próprios escravos e não era incomum para os residentes britânicos colocar notícias nos jornais denunciando fugas de cativos, anunciando a venda de escravos que sabiam falar inglês, ou ainda vendendo negócios “juntamente com tudo o que faz parte deles.”<sup>11</sup> A maioria dos naturalistas-viajantes

---

<sup>11</sup> Os seguintes anúncios forneciam exemplos: “Richard Bate, que vive em uma chácara na Glória, de onde um escravo escapou...” (Gazeta do Rio de Janeiro, 6 de janeiro de 1819); “[William] Smith, que possui uma grande ferraria, bem como uma cocheira e cavalos para alugar no Largo detrás da Sé (16/6) está vendendo os itens acima mencionados em leilão, em lotes separados, incluindo diversos escravos com profissão e falando inglês” (Gazeta do Rio de Janeiro, 14 de julho 1819); “uma grande fábrica de escrivatinhas pertencente a [William] Hardman, na rua dos Barbonos, está à venda com bancos e ferramentas para 50 artesãos, um estoque de madeira, seis serradores escravos, dois viradores de feno, todos artesãos de primeira, e um menino para ajudar na fábrica” (Gazeta do Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1818).

européus também estava pronta a empregar escravos como assistentes e guias em suas viagens de coleta (Martins, 2001).

## **6. A Transformação de Paisagens e de Sensibilidades**

As condições econômicas e sociais tanto moldaram as formas espaciais da cidade quanto foram moldadas por elas. Como Anthony King afirmou (1991b, p. 150-1) “ambientes e espaço construídos são mais do que uma “mera representação da ordem social” ou um “mero ambiente” no qual as relações e ações sociais têm lugar; a forma física e espacial na verdade constitui, bem como representa, a existência social e cultural: a sociedade é em grande parte constituída pelos prédios e espaços que cria”. No processo de tornar-se uma cidade que era agora sede de corte moderna, os significados simbólicos tanto do mundo aristocrático quanto do capitalista tiveram que ser ordenados materialmente – e foram também contestados – através da paisagem da cidade.

Além dos problemas de infra-estrutura enfrentados por ocasião da transferência da corte portuguesa para a colônia, inúmeras diferenças culturais precisaram também ser enfrentadas. A exibição pública de dignidade e grandeza reais sempre foi importante no Rio. Todavia, como muitos observadores comentaram, o estabelecimento da corte transformou bastante o caráter desses rituais públicos (Luccock, 1820; Leithold, 1820). Em 1818, quando o Príncipe Regente foi formalmente aclamado Rei D. João VI, numa magnífica celebração pública que durou vários dias, o contraste com a recepção miserável com que ele havia sido acolhido 10 anos antes não poderia ter sido maior. Ainda que a família real e seu séquito, adornados em seus trajes mais preciosos, uma vez mais desfilassem por ruas cobertas de pétalas de flores, e embora as janelas de prédios públicos e particulares estivessem novamente adornadas com colchas de damasco indianas e cobertas de sedas chinesas, as diferenças já eram surpreendentes; o principal evento teve lugar em um enorme e suntuoso palco, especialmente montado para a ocasião na praça principal da cidade, e as cerimônias religiosas, agora realizadas na ricamente decorada Capela Real, contrastavam vivamente com a pobreza da Igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito, templo modesto, pertencente à uma irmandade negra que, na falta de fundos oficiais para a construção de uma catedral apropriada, servia de sede episcopal da cidade em 1808 (Biblioteca Nacional, 16 de janeiro de 1808; Santos, 1981).

Uma década após sua elevação ao status de capital do império português, o Rio havia se transformado, pelo menos aos olhos dos visitantes europeus. Assim, Maximiliano, príncipe de Wied-Neuwied (1820, p. 25), pôde declarar que “várias melhorias foram também feitas na cidade; ela perdeu muito de seu caráter original e assumiu, agora, uma semelhança maior com as cidades européias”. Spix e Martius (1824, p. 133-4) chegaram mesmo a dizer que:

Se qualquer pessoa, considerando que este é um continente novo, descoberto há apenas três séculos, imaginasse que a Natureza aqui é inteiramente selvagem, poderosa e indomada, ela acreditaria, pelo menos aqui na capital do Brasil, que estava

em outra parte do globo, tanto a influência da antiga e iluminada Europa apagou, neste ponto da colônia, o aspecto de vastidão característico das Américas, dando-lhe uma aparência mais refinada. A linguagem, as maneiras, a arquitetura e o influxo de produtos industrializados de todas as partes do globo deram uma aparência européia ao Rio de Janeiro.

Eles tinham razões para acreditar nisso. Embora a mudança estrutural da economia fosse uma questão de mais longo prazo, as alterações na aparência da cidade podiam ser vistas em todos os lugares. Em seus esforços de transformar uma vila colonial em uma cidade imperial, as autoridades do Rio impuseram uma taxa de 10% nos rendimentos das propriedades privadas (Biblioteca Nacional, 27 de junho de 1808) e deram incentivos à ocupação de uma área nova, adjacente à cidade (a Cidade Nova), criada pelo aterro parcial de um grande pântano. Elas também ampliaram a rede de iluminação pública, melhoraram as comunicações com os subúrbios, estabeleceram redes de drenagem mais eficientes e tentaram apagar todo os vestígios da paisagem urbana “oriental” do Rio; por exemplo, ordenaram que as janelas com gelsias e as sacadas fossem removidas e substituídas por tipos de janelas “apropriados” (Vianna, 1892). Embora o problema de abastecimento de água não fosse propriamente novo, como testemunhava a correspondência anterior entre as autoridades coloniais e Lisboa, a chegada da Corte levou o Príncipe Regente a incentivar a exploração de fontes alternativas de água nas colinas circundantes, um esquema que havia estado em pendência por muitas décadas (Abreu, 1992). A punição física de escravos em praça pública também foi proibida, por ser considerada incompatível com os modernos costumes europeus: os pelourinhos, no centro de muitas praças tornaram-se, assim, desnecessários, e as chicotadas eram na maioria das vezes restritas ao pátio da prisão, conhecido como Calabouço (Luccock, 1820, p. 90; Karasch, 1895, p. 133).

Gradualmente, os espaços da cidade também foram reorganizados para se adaptarem a um novo modelo de sociedade urbana. Com sensibilidade estética européia, o Príncipe Regente criou a Academia Imperial das Artes, onde artistas franceses foram empregados a fim de retratar cenas e costumes da corte portuguesa nos trópicos, bem como treinar uma nova geração de pintores brasileiros nas maneiras francesas, ou, nas palavras de Spix e Martius (1824, p. 155) “despertar e animar a disposição dos brasileiros para as artes”. Como Flora Süssekind (1990, p. 39) sugere, o resultado da Missão Francesa foi duplo: introduzindo uma nova técnica pictórica européia, ela forneceu uma nova maneira de ver o país e classificar seu povo e suas paisagens; e criando um Brasil pictórico e histórico, os artistas franceses ajudaram a construir uma imagem que deveria representar uma parte formativa na configuração romântica da paisagem brasileira como nação. O estilo francês (agora conhecido como neoclássico) foi também aplicado ao projeto de novos prédios, fazendo um contraste marcante com a arquitetura colonial mais antiga. Um exemplo notável dessa nova arquitetura foi a Praça do Comércio, planejada por Grandjean de Montigny para abrigar a Bolsa de Valores, mas nunca usada para esse fim.

Outras instâncias da introdução de novas instituições no Rio imperial incluem o estabelecimento de estudos de Medicina, Engenharia e Contabilidade em nível universitário, preenchendo um hiato de quase trezentos anos entre a América portuguesa e a espanhola; a criação de uma Biblioteca Pública, um Jardim Botânico e um Museu de História Natural; o estabelecimento da Imprensa Régia, que publicou não só decretos governamentais, e a Gazeta do Rio de Janeiro, o primeiro jornal brasileiro, mas também um total de mil livros no período de 1808 a 1821 (Camargo e Moraes, 1992). A paisagem urbana também foi transformada pela construção de um novo e imponente teatro; a proliferação de modernas residências luxuosas habitadas pela nobreza, seus projetos contrastando vivamente com as casas coloniais existentes; a construção de quartéis militares bem ventilados e iluminados; e, finalmente, a transformação de uma casa de campo no Palácio Real, uma oferta feita ao Príncipe Regente por um próspero comerciante local. Novos e mais refinados gostos europeus, que resultaram em considerável aumento no número de costureiras e cabeleireiros (principalmente franceses) trabalhando na cidade, podiam também ser percebidos na crescente presença de mulheres da classe alta em eventos públicos e sociais, e na introdução de novas formas de práticas de saúde e *divertissements*, tais como banhos de mar, corridas de cavalos e regatas (Oliveira Lima, 1908, p. 202-242).<sup>12</sup>

Tais intervenções na paisagem social e cultural do Rio refletiam o esforço da corte portuguesa para levar a cidade ao status de uma moderna capital imperial. No entanto, em muitos outros aspectos, o Rio de Janeiro continuava a ser moldado por processos e relações usualmente associados com o seu estatuto “colonial”. Acima de tudo, o Rio permanecia, predominantemente, uma cidade de escravos. Como os próprios Spix e Martius (1824, p. 134) enfatizaram, o “exterior europeu do Rio de Janeiro” era tingido pela clara visibilidade de sua população africana escravizada:

Mas o viajante logo é lembrado de que ele está em uma estranha parte do mundo, pela variada multidão de negros e mulatos, que, como classe trabalhadora, encontram-no quando ele põe o pé na costa. Para nós essa visão era menos agradável do que surpreendente. A natureza degradada, abrutalhada desses homens, semi-nus e desafortunados, ofende os sentimentos do europeu, que acabou de deixar a sede das maneiras polidas e das formas agradáveis.

## **7. Perturbadoramente Visível: a Vida dos Escravos no Rio de Janeiro**

Evidência contemporânea sugere que houve um considerável crescimento no tráfico negroiro depois de 1808. A demanda por trabalhadores nas plantações de café que se expandiam continuava grande; além disso, escravos eram cada vez mais requisitados para atender as necessidades da comunidade urbana em expansão, de serviços domésticos a grandes obras públicas. Em 1821, a

---

<sup>12</sup> Exemplos dessas novas modas podem ser encontradas em anúncios na Gazeta do Rio de Janeiro em 1812 e 1813 de uma “barca para banhos de mar”, e chamados para o público assistir regatas (Ver Gazeta do Rio de Janeiro 19 de setembro de 1812, 25 de maio de 1814).

população escrava da província do Rio de Janeiro havia atingido um total de 171.775. Desses, 36.182 viviam nas cinco oficialmente reconhecidas “freguesias urbanas” da cidade, que haviam crescido 200% desde 1808 (Mappa, 1870, p. 137; Florentino, 1997, p. 44-50; Algranti, 1988, p. 31-2). O mercado escravo do Valongo, na paróquia de Santa Rita, era uma das áreas mais movimentadas do Rio (Rodrigues, 1996, p. 96-103). Visitantes europeus demonstravam atitudes ambivalentes e, algumas vezes, voyeurísticas em relação à escravidão.<sup>13</sup> Embora fossem críticos da instituição, muitos deles – como exemplificado pelos comentários de Spix e Martius, acima – não escondiam seus próprios preconceitos em relação aos escravos africanos; “essa classe da população, não importa quão útil possa ser, não é certamente ornamental” (M’Leod, 1817, p. 11). A maioria dos europeus, especialmente nos seus relatos publicados de visitas à cidade, tendiam a negligenciar a sofisticada hierarquia, a segregação racial e os diferentes níveis de cooperação que havia entre os senhores de escravos, os povos africanos e seus descendentes no Rio.<sup>14</sup>

No presente contexto, nosso foco é na espacialidade da instituição da escravidão como existia no Rio. Segundo Karasch (1987, p. 4), comerciantes e proprietários usualmente diferenciavam os escravos baseados no seus locais de nascimento (África ou Brasil). Dentro dessas categorias, outras distinções eram feitas: enquanto os escravos brasileiros eram classificados pela cor (isto é, Antônio crioulo ou Maria parda), os africanos eram identificados pela sua nacionalidade de origem (isto é, Antônio Angola ou Maria Moçambique), uma vez que, segundo a perspectiva dos donos, todos os africanos eram negros. O grau de assimilação forneceu outras oportunidades para que distinções fossem feitas: negro novo definia o novo africano, enquanto que boçal se aplicava tanto ao africano novo quanto ao que não havia aprendido português ou hábitos e costumes brasileiros depois de muitos anos como escravo. Em contraste, ladino era o termo apropriado para um africano que falasse português e se comportasse como um africano assimilado.

A maioria dos escravos no Rio, nas duas primeiras décadas do século XIX, foram importados do centro-oeste da África (Cabinda, Angola e Benguela) seguida por um número crescente do leste da África (equivalente ao atual sul da Tanzânia, norte de Moçambique, Malawi e nordeste da Zâmbia) no despertar dos esforços britânicos para suprimir o tráfico de escravos na África ocidental. (Fig. 3, Karasch, 1987, p. 15-6; Florentino, 1997, p. 78-82). Essas regiões eram habitadas por milhares de grupos étnicos diferentes. Os senhores de escravos rotineiramente traçavam distinções quanto aos seus atributos morais: por exemplo, enquanto os Angicos ou Monjolos (da região ao norte do rio Zaire) tinham a reputação de ser um povo bonito, astuto e corajoso, dado à revolta e à resistência se maltratado, os do Congo eram freqüentemente considerados os melhores escravos, hábeis na agricultura, artesanato e trabalhos domésticos (Karasch, 1987, p. 18-9). Em contraste, africanos da

<sup>13</sup> Para relatos de imagens européias do século XIX sobre a escravidão brasileira, ver Honour (1989, p. 137-146) e Bell (1998).

<sup>14</sup> Como Linebaugh e Rediker (1990, p. 226) argumentam em relação à classe operária no início da era moderna, “historiadores que, consciente ou inconscientemente, pressupõem diferenças estáticas e imutáveis entre trabalhadores negros e brancos, irlandeses e ingleses, escravos e livres na era moderna, freqüentemente deixaram de estudar os reais pontos de contato, superposição e cooperação entre seus tipos idealizados. Sem tal cooperação, naturalmente, a economia do mundo transatlântico nunca poderia ter funcionado”.

costa do Gabão tinham péssima reputação entre os comerciantes; eram considerados intolerantes à escravidão e freqüentemente suicidas. A existência de tantas nacionalidades escravas no Rio não era acidental; temendo o exemplo da revolução haitiana, há evidência de que os escravos eram importados de regiões onde diferentes línguas eram faladas a fim de evitar rebeliões organizadas (Abreu, 1996a, p. 37).

O estudo da geografia diferenciada das origens dos escravos africanos no Rio forneceria material para outro trabalho, e nosso objetivo aqui é mais específico: considerar como os escravos estabeleceram relações de conflito ou cooperação com outros grupos urbanos, como as diferenças entre a população escrava foram negociadas quando esses povos chegaram ao Rio como escravos, e como novas vidas (e novas geografias) foram necessariamente criadas a partir desses encontros. Ainda assim é importante que reconheçamos, a priori, que a escravidão urbana tinha uma característica que a diferenciava substancialmente da sua contraparte rural, e esse é o fato de que somente cidades (e especialmente as cidades grandes) forneciam condições para o aparecimento de um tipo muito especial de escravidão, a escravidão de ganho, um sistema pelo qual os senhores de escravos lucravam com a grande demanda que havia de todos os tipos de trabalho manual/físico na economia urbana e obrigavam seus escravos, que deviam obrigatoriamente ser registrados para isso, a procurar diariamente nas ruas uma ocupação paga e a trazer para casa uma soma de dinheiro estipulada. Como Algranti (1988, p. 49) salientou, a escravidão de ganho era uma solução conveniente tanto para escravos quanto para senhores; estes transferiam para os escravos a responsabilidade pela reprodução de boa parte de sua força de trabalho, enquanto os primeiros gozavam de um grau de liberdade que nunca teriam nas plantações, porque as cidades não tinham feitores. O sistema era muito lucrativo para os senhores, uma vez que havia muitos que viviam apenas do trabalho de um ou dois escravos de ganho, enquanto que para os próprios escravos o sistema acenava com a possibilidade (distante) de economizar uma quantia que excedesse o devido ao senhor e, finalmente, comprar sua liberdade (cf. Algranti, 1988, p. 52).

Além da oportunidade de socialização, as ruas do Rio permitiam que os escravos de ganho comprassem alimentos, bebidas e numerosos outros serviços (barbeiros, curandeiros, etc.) de seus pares. A aglomeração de escravos nas áreas públicas da cidade era, entretanto, um constante ponto de atrito entre as autoridades da cidade. Distúrbios públicos ocorriam diariamente, especialmente perto das fontes de água, e roubos também eram comuns, uma situação que foi atribuída, por alguns autores (Algranti, 1988, p. 165), às altas somas que os senhores de escravos exigiam que seus cativos trouxessem para casa diariamente. A polícia era, assim, parte rotineira da vida da cidade. Popularmente conhecidos como morcegos, porque os policiais eram autorizados por seus regimentos a “esconder-se em locais isolados, silenciosamente, a fim de poderem escutar qualquer rixa ou revolta, aparecendo subitamente no local da desordem” (Macedo, 1956, p. 31-2; Algranti, 1988, p. 39), as rondas da polícia eram particularmente eficientes contra aqueles que praticavam a capoeira, uma arte marcial que era símbolo da cultura africana, uma mistura de luta e dança, que os escravos orgulhosamente apresentavam nas ruas e era usada como meio de defesa. Segundo Algranti (1988, p. 169), “os negros

eram presos em pleno dia por assobiarem como capoeiras, usarem um casquete com fitas amarelas e encarnadas – símbolos dos capoeiras – e por carregarem instrumentos musicais utilizados em seus encontros”. Os escravos não eram a única fonte de preocupações: os libertos eram sempre vistos com suspeita pelas autoridades e freqüentemente recebiam o mesmo tipo de tratamento (Algranti, 1988, p. 123-9). Além de serem proibidos de se aglomerarem em certas partes da cidade, escravos e libertos estavam sempre sob estrita vigilância, o menor distúrbio resultando na sua punição ou encarceramento. Segundo Oliveira Lima (1908, p. 979) “reinava na capital se não um terror negro, uma apreensão bastante forte de um levante de gente de cor”. A prevalência da repressão policial também tinha um aspecto mais direto. A relutância dos senhores de escravos em liberar seu trabalho para o estado ocasionalmente levava as autoridades a tomá-los à força. A necessidade de obras públicas exigia mão de obra; e não era incomum que o estado utilizasse a mão de obra de escravos aprisionados com esse propósito (Algranti, 1988, p. 80-1).

O tecido urbano do Rio do início do século XIX era, assim, formado por uma complexa rede de sinais sociais, econômicos, políticos e culturais, cada um associado a um tipo particular de temporalidade. Membros da nobreza portuguesa, a elite brasileira existente, imigrantes europeus, libertos e escravos usavam e interpretavam o espaço da cidade de maneiras diferentes. Para os aristocratas recém-chegados, as ruas serviam de palcos, onde seus rituais de poder podiam ser representados. Para os comerciantes locais, que tinham que se esforçar para manter seus negócios face à competição dos comerciantes europeus, as ruas eram uma fonte de sobrevivência sob ameaça. Para os escravos, entretanto, a vida urbana representava simultaneamente uma esperança remota de liberdade e um espaço de repressão.

## **8. Conclusão**

Este relato sobre sociedade e espaço no Rio de Janeiro entre 1808 e 1821 demonstra que lugares são moldados por múltiplos processos de encontro e troca, numa variedade de escalas espaciais e temporais. Nosso foco na negociação de limites entre a elite metropolitana, seus súditos coloniais, e capitalistas europeus dentro do Rio imperial pretende ser uma contribuição aos atuais interesses nas geografias históricas da modernidade e da globalização. Nosso argumento é que, enquanto esse período efetivamente inaugurou a modernidade no Brasil, ele não foi o modelo de modernidade puro, racional, iluminado legado pelo liberalismo europeu; na verdade, essa utopia efetivou-se no coração da própria metrópole européia. O momento do início do século XIX inaugurou uma modernidade diferente, caracterizada por alguns como uma modernidade real, um sistema no qual a escravidão era intrínseca à modernidade capitalista, combinando elementos de reação e progresso (Hall e Schwarz, 1998, p. 23). O hibridismo da cidade colonial não era um produto da difusão de valores metropolitanos “modernos” em sociedades “tradicionais”: ele era uma parte integral de sua modernidade. A descrição dos naturalistas Spix e Martius (1824, p. 134) dos aspectos da cidade do Rio, em certo sentido, sintetizaram as

ansiedades européias em relação à natureza paradoxal do urbanismo do Rio: tendo deixado “a sede das maneiras polidas e formas agradáveis”, o europeu era ofendido pela visão de “uma multidão variada de negros e mulatos”, uma visão que revelava (sob o “exterior europeu” da cidade) a estranheza dessa “região do mundo” que o Rio representava.

Recentemente, o Museu Histórico Nacional do Rio de Janeiro abrigou uma grande exposição chamada “D. João VI: um rei aclamado na América”, organizada em colaboração com a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.<sup>15</sup> Os organizadores tinham por objetivo fornecer uma avaliação crítica da experiência histórica brasileira através do re-exame do papel do Príncipe Regente na construção da nação no início do século XIX (Daddario, 1999). Caminhando através das salas do museu, os visitantes maravilhavam-se ante os artefatos expostos: começando com os painéis elípticos de Leandro Martins e *souvenirs* comemorativos produzidos para registrar a chegada da corte, eles eram apresentados à visão do Rio através de olhos europeus (na realidade, principalmente franceses), seguido de uma mostra de ordens e medalhas militares, porcelana antiga, mobiliário e, finalmente, retratos da dinastia portuguesa reinante. O que foi mais marcante, entretanto, foram as ausências, subjugadas pela narrativa universal. Em particular, a obliteração de muitas versões diferentes, daqueles milhões que chegaram ao Rio como mercadoria, alguns com os cortesãos portugueses em 1808; ou daqueles que já estavam no Rio, que testemunharam com espanto (e, algumas vezes com raiva) a transformação forçada das paisagens da cidade. No início do século XXI, essas outras vozes também merecem ser ouvidas.

## **Bibliografia**

M. A. Abreu, A cidade, a montanha e a floresta, in M. A. Abreu (ed), Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro (Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992).

M. A. Abreu, Le Rio de Janeiro du début du dix-neuvième siècle et ses différentes temporalités, Bulletin de l'Association de Géographes Français, 73 (1996a): 30-8.

M. A. Abreu, Pensando a cidade no Brasil do passado, in I. E. Castro, P. C. C. Gomes and R. L. Corrêa (eds), Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território (Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996b).

L. M. Algranti, O Feitor Ausente: Estudos sobre a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro, 1808-1822 (Petrópolis: Vozes, 1988).

L. M. Algranti, Famílias e vida doméstica, in L. M. Souza (ed), História da Vida Privada no Brasil: Cotidiano e Vida Privada na América Portuguesa, v.1 (São Paulo: Companhia das Letras, 1997).

A. Anderson, A Narrative of the British Embassy to China, in the years 1792, 1793 and 1794 (London: J. Debrett, 1795).

---

<sup>15</sup> A exposição teve lugar no Museu Histórico Nacional, Rio de Janeiro, de 10 de setembro a 31 de outubro de 1999. Fora antes apresentada em Lisboa.



R. A. Andrade, Burocracia e Economia na Primeira Metade do Século XIX: A Junta do Comércio e as Atividades Artesanais e Manufatureiras na Cidade do Rio de Janeiro - 1808/1850 (Niterói: UFF, 1980, Dissertação de Mestrado).

J. Armitage, The History of Brazil, from the Period of the Arrival of the Braganza Family in 1808, to the Abdication of Don Pedro the First in 1831 (London: Smith, Elder & Co., 1836).

G. Barrington, A Voyage to Botany Bay with a Description of the Country, Manners, Customs, Religions etc. of the Natives (London: C. Lowndes, [1796]).

R. Bauss, The critical importance of Rio de Janeiro to British interests, with particular attention to Australia in her formative years, 1787-1805, Journal of the Royal Australian Historical Society 65 (1979) 145-72.

R. Bauss, Rio de Janeiro: Strategic base for global designs of the British Royal Navy, 1777-1815, in C. L. Symonds (ed), New Aspects of Naval History (Annapolis: Naval Institute Press, 1981).

E. O. Belchior, O Colégio Real de Fábricas do Rio de Janeiro, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 154 (1993) 7-20.

L. Bell, To see or not to see: conflicting eyes in the travel art of Augustus Earle, in J. F. Codell and D. S. Macleod (eds), Orientalism Transposed: The Impact of the Colonies on British Culture (Aldershot: Ashgate, 1998).

Biblioteca Nacional, Edital do Senado da Câmara do Rio de Janeiro regulamentando os preparativos à recepção da Família Real Portuguesa (Rio de Janeiro, 16 January 1808) Mss. II-35,4,1, n. 1.

Biblioteca Nacional, Informação acerca do estado da fábrica de tecidos de algodão da Lagoa Rodrigo de Freitas (Rio de Janeiro, 3 May 1822) Mss. I-32,13,11.

Biblioteca Nacional, Alvará determinando a imposição de décima nos prédios urbanos da Corte, cidades, vilas e lugares notáveis situados a beira-mar do Estado do Brasil e demais domínios à exceção dos da Ásia (Rio de Janeiro, 27 June 1808) Mss. I-6,13,14 n. 7.

Biblioteca Nacional, Representação de Joaquim José Gomes e outros mestres sapateiros a Sua Alteza Real solicitando sustar a importação de produtos de seu ofício, facultada a estrangeiros, pelos graves prejuízos que acarretava à classe e à nação (Rio de Janeiro, July 1821) Mss. II-34,26,21.

Biblioteca Nacional, Representação dos moradores do Rio de Janeiro contra a subida dos aluguéis. Rio de Janeiro, [1808] Mss. II-34,25,24.

H. M. Brackenridge, Voyage to South America, performed by order of the American Government, in the years 1817 and 1818 in the frigate Congress (Baltimore: John D. Troy, 1819).

J. Brotton, Trading Territories: Mapping the Early Modern World (London: Reaktion Books, 1997).

A. Caldcleugh, Travels in South America, during the years 1819-20-21; containing an account of the present state of Brazil, Buenos Ayres, and Chile, v. 1 (London: John Murray, 1825).

A. M. A. Camargo and R. B. Moraes, Bibliografia da Imprensa Régia do Rio de Janeiro, 2v. (São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Editora Kosmos, 1992).

- C. Cardoso, As Concepções acerca do Sistema Econômico Mundial e do Antigo Sistema Colonial; a Preocupação Obsessiva com a Extração do Excedente, in J. R. A. Lapa (ed), Modos de Produção e Realidade Brasileira (Petrópolis: Vozes, 1980).
- N. O. Cavalcanti, A Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro: As muralhas, sua gente, os construtores (1710-1810) (Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Dissertação de Doutorado, 1997).
- G. Cruls, Aparência do Rio de Janeiro, v.1 (Rio de Janeiro: José Olympio Editores, 1965).
- P. Curtin, The Atlantic Slave Trade: A Census (Madison: University of Wisconsin Press, 1969).
- H. Daddario, A figura histórica de D. João foi mal-avaliada, Gazeta do Rio (Suplemento Especial), 10 Sept. (1999) 6.
- F. Driver and D. Gilbert, Heart of empire? Landscape, space and performance in imperial London, Environment and Planning D: Society and Space 16 (1998) 11-28.
- F. Driver and D. Gilbert, Imperial cities: overlapping territories, intertwined histories, in F. Driver and D. Gilbert (eds), Imperial Cities: Landscape, Display and Identity (Manchester: Manchester University Press, 1999).
- L. Edmundo, A Corte de D. João VI no Rio de Janeiro, 1808-1821, 3v. (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939-40).
- J. V. Fazenda, Antiquilhas e Memórias do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro: IHGB, 1923).
- M. Featherstone, Undoing Culture: Globalization, Postmodernism and Identity (London: Sage, 1995).
- M. Florentino, Em Costas Negras: Uma História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (São Paulo: Companhia das Letras, 1997).
- J. Fragozo and M. Florentino, O Arcaísmo como Projeto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 c. 1840 (Rio de Janeiro: Sette Letras, 1998).
- V. M. Godinho, Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa (Lisboa: Arcádia, 1975).
- J. Gorender, O Escravismo Colonial (São Paulo: Ática, 1978).
- G. S. Graham and R. A. Humphreys (eds), The Navy and South America, 1807-1823: Correspondence of the Commanders-in-Chief on the South American Station (London: [Navy Records Society], 1962).
- S. Hall and B. Schwarz, Breaking bread with history: C.L.R. James and The Black Jacobins, History Workshop Journal 46 (1998) 17-31.
- U. Hannerz, Scenarios for peripheral cultures in A. D. King (ed), Culture, Globalization, and the World-System (London: Macmillan, 1991).
- F. F. Hardman, Errant cities: images of labour from the nineteenth-century Brazilian urban-industrial Northeast, Journal of Latin American Cultural Studies 9 (2000) 59-71.

H. Honour, The Image of the Black in Western Art: From the American Revolution to World War One, Part One (Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1989).

J. M. Jacobs, Edge of Empire: Postcolonialism and the City (London and New York: Routledge, 1996).

M. C. Karasch, Rio de Janeiro: from colonial town to imperial capital (1808-1850) in R. Ross and G. J. Telkamp (eds), Colonial Cities: Essays on Urbanism in a Colonial Context (Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1985).

M. C. Karasch, Slave Life in Rio de Janeiro, 1808-1850 (Princeton: Princeton University Press, 1987).

A. D. King, Colonial Urban Development: Culture, Social Power and Environment (London, Henley and Boston: Routledge & Kegan Paul, 1976).

A. D. King, Urbanism, Colonialism, and the World Economy: Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System (London: Routledge, 1990).

A. D. King, Introduction: spaces of culture, spaces of knowledge in A. D. King (ed), Culture, Globalization, and the World-System (London: Macmillan, 1991a).

A. D. King, The global, the urban, the world in A. D. King (ed), Culture, Globalization, and the World-System (London: Macmillan, 1991b).

T. Leithold, Meine Ausflucht nach Brasilien, oder Reise von Berlin nach Rio de Janeiro und von dort zurück (Berlin: Maurerschen Buchhandlung, 1820).

B. Lepetit and D. Pumain (eds), Temporalités Urbaines (Paris: Anthropos, 1993).

P. Linebaugh and M. Rediker, The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century, Journal of Historical Sociology, 3 (1990) 225-52.

J. Luccock, Notes on Rio de Janeiro, and the Southern Parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808 to 1818 (London: Samuel Leigh, 1820)

R. Macedo, Paulo Fernandes Viana. Administração do Primeiro Intendente Geral da Polícia (Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do DASP, 1956).

J. M'Leod, Narrative of a Voyage in His Majesty's Late Ship Alceste, to the Yellow Sea (London: John Murray, 1817).

A. K. Manchester, British Preëminence in Brazil: Its Rise and Decline (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1933).

Mappa da população da Côrte e provincia do Rio de Janeiro em 1821, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo 33, Parte 1 (1870) 135-42.

L. L. Martins, Navigating in tropical waters: British maritime views of Rio de Janeiro, Imago Mundi: the International Journal for the History of Cartography 50 (1998) 141-55.

L. L. Martins, A naturalist's vision of the tropics: Charles Darwin and the Brazilian landscape, Singapore Journal of Tropical Geography 21 (2000) 19-33.

L. L. Martins, O Rio de Janeiro dos Viajantes: O Olhar Britânico, 1800-1850 (Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001).

D. Massey, Spaces of politics in D. Massey, J. Allen and P. Sarre (eds), Human Geography Today (Cambridge: Polity Press, 1999).

Maximilian, Prinz of Wied-Neuwied, Travels in Brazil, in 1815, 1816 and 1817 (London: Henry Colburn & Co., 1820).

D. Morley and K. Robins, Spaces of Identity: Global Media, Electronic Landscapes and Cultural Boundaries (London and New York: Routledge, 1995).

M. Ogborn, Historical geographies of globalisation, c. 1500-1800 in B. Graham and C. Nash (eds) Modern Historical Geographies (Harlow: Longman, 2000).

M. Oliveira Lima, D. João VI no Brasil, 1808-1821, 2v. (Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1908).

T. O'Neil, A Concise and Accurate Account of the Proceedings of the Squadron under the Command of Rear Admiral Sir W. Sidney Smith in Effecting the Escape and Escorting the Royal Family of Portugal in the Brazils on November 29, 1807 (London: T. O'Neil, 1809).

J. S. A. Pizarro e Araújo, Memórias Históricas do Rio de Janeiro, v.7 (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948).

D. C. M. Platt, Latin America and British Trade, 1806-1914 (London: Adam & Charles Black, 1972).

J. J. Reis, Uma balanço dos estudos sobre as revoltas escravas da Bahia, in J. J. Reis (ed) Escravidão e Invenção da Liberdade: Estudos sobre o Negro no Brasil (São Paulo: Editora Brasiliense, 1988).

J. Rodrigues, Festa na chegada: o tráfico e o mercado de escravos no Rio de Janeiro, in L. M. Schwarcz and L. V. S. Reis (eds) Negras Imagens: Ensaio sobre Cultura e Escravidão no Brasil (São Paulo: Estação Ciência/Edusp, 1996).

A. M. Santos, Os Painéis Elípticos de Leandro Joaquim na Pintura do Rio de Janeiro Setecentista, Gávea: Revista de História da Arte e Arquitetura 11 (1994) 130-49.

L. G. Santos, Memórias para Servir à História do Reino do Brasil, v.1 (Belo Horizonte: Editora Itatiaia/São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981).

M. Santos, Técnica, Espaço, Tempo (São Paulo: Hucitec, 1994).

B. Schwarz, Afterword. Postcolonial times: the visible and the invisible in F. Driver and D. Gilbert (eds), Imperial Cities: Landscape, Display and Identity (Manchester: Manchester University Press, 1999).

M. B. N. Silva, Análise de estratificação social: o Rio de Janeiro de 1808 a 1821, Boletim USP, 7 (1975).

S. Smith, Memoirs of Admiral Sidney Smith, 2v. (London: Richard Bentley, 1839).

J. B. von Spix and C. F. P. von Martius, Travels in Brazil, in the Years 1817-1820: Undertaken by Command of His Majesty the King of Bavaria, v.1 (London: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, 1824).

G. Staunton, An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China, v.1 (London: G. Nicol, 1797).

F. Süsskind, O Brasil Não É Longe Daqui: o Narrador, a Viagem (São Paulo: Companhia das Letras, 1990).

N. Thomas, Entangled Objects: Exchange, Material Culture, and Colonialism in the Pacific (Harvard: Harvard University Press, 1991).

E. P. Thompson, Time, work-discipline and industrial capitalism, Past & Present 38 (1967).

F. Vergès, Colonizing citizenship, Radical Philosophy 95 (1999) 3-7.

P. F. Vianna, Abreviada demonstração dos trabalhos da Polícia em todo o tempo que serviu o desembargador do Paço Paulo Fernandes Vianna, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro 55, Parte 1 (1892) 373-80.

B. S. A. Yeoh, Contesting Space: Power Relations and the Urban Built Environment in Colonial Singapore (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1996).

## **Legendas das figuras:**

Fig. 1 – O Rio de Janeiro e as rotas marítimas

Fig. 2 – Planta da cidade do Rio de Janeiro, cf. 1808, publicada em 1817 (Reproduzida de M. A .Abreu, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IplanRio/Jorge Zahar, 1987).

Fig. 3 – “Negros Benguela, Angola, Congo e Monjolo”, gravura de Pierre Roch Vignerou no livro *Voyage pittoresque dans le Brésil*, de Maurice Rugendas (Paris: Engelman, 1835).