

Impacto da perda do Brasil e da frota naval portuguesa na identidade marítima portuguesa

Danny Rangel

Introdução

Nas ciências sociais a noção importante de identidade divide-se, pela sua complexidade, em muitos tipos de abordagem. A que estuda o indivíduo dentro do seu espaço social é aquela que nos interessa particularmente. Neste trabalho procuramos estudar especificamente o contexto social português que comporta essa ideia de vocação marítima, procurando perceber de onde veio e quando se começou a deteriorar/modificar, do que havia sido esse sentimento durante a existência do império transoceânico. É a “noção de que nem o indivíduo existe como tal isolado do contexto social, nem a sociedade se constitui como um todo exterior ou alheio aos indivíduos e às especificidades dos seus trajectos”¹ estudada pela Sociologia que se torna aqui fulcral. Esta noção significa que os indivíduos que partilhem elementos que os aproximem tenham “identidades partilhadas” que podemos facilmente perceber como “identidades nacionais” no organismo colectivo que é a nação. É importante procurar perceber que maior parte desses laços comunitários abstratos, por não terem uma forma palpável, são fruto do que podemos de chamar uma cultura ancestral que suporta essa abstractalidade, uma identidade cultural que provém da história desse país, de feitos históricos e grandezas anteriores.

A realidade identitária do império português sustentava-se, desde há muito, num factor relevante para este estudo: a sua economia. Eram as redes de mercadores e de navios de comércio pelo Atlântico que faziam com que os territórios estivessem permanentemente ligados. Este estudo pretende então entender de que forma a economia ajuda a formar a identidade de uma nação, usando o caso fundamentado de Portugal e a desfragmentação do seu império, nomeadamente da perda do Brasil e o impacto enorme que isso teve na identidade de Portugal. Este evento terá então obrigado a mudar a sua identidade, a reflectir sobre a sua vocação marítima e focar-se para o seu território continental, ou procurar alternativas. O século XIX é também a prova de que a questão colonial foi um dos pontos críticos do nacionalismo português, e foi sobre as colónias que recaíram os planos de sobrevivência nacional perante um mundo em mudança. Então qual o impacto deste processo de mudança na identidade marítima de Portugal? Tentou reformular a sua identidade nacional para ser Europeu?

A identidade marítima do Império

A partir do segundo terço do século XV o processo de colonização sistemática do Brasil intensificou-se, com os recursos utilizados na rota das índias a serem transferidos para este novo espaço no Atlântico, na procura de explorar produtos num espaço mais perto e acessível,

¹ Identidade (sociologia). In Infopédia. Porto: Porto Editora, 2003-2011. [2011-04-23] - [http://www.infopedia.pt/\\$identidade-\(sociologia\)](http://www.infopedia.pt/$identidade-(sociologia))

formando o sistema triangular utilizado até o século XIX entre Portugal, Brasil e África. As medidas instauradas no poder na época Pombalina são muito importantes para entender as dinâmicas centrais do jogo económico português, que moldou o povo e a sua identidade. Os beneficiários directos desta expansão marítima foram os comerciantes que viram as novas rotas globalizarem a economia, ligando os mercados nacionais. Lisboa tornou-se rapidamente um centro de comércio internacional, conhecendo grande dinamismo e fluxo de mercadorias, um entreposto intermédio que transportava as riquezas provenientes das colónias para o resto do mundo, indo desde França até à Rússia como parceiros comerciais relevantes. Este comércio marítimo onde Portugal agia como intermediário criava grandes receitas para o Estado com a circulação de mercadorias. Todas as comissões, taxas e impostos colocados sobre as mercadorias transacionadas eram absorvidas pelo aparelho de Estado, o que permitiu o desenvolvimento de uma burguesia mercantil espalhada por vários portos do império, mas também um grupo de comerciantes de grandes poderes económicos e políticos.

É por isso que Jaime Cortesão descreve o país como repleto de várias facetas, todas elas viradas para uma vocação Atlântica, um território repleto de negociantes, emigrantes, colonizadores, nobres-mercadores e aventureiros, uma manta de agentes que vivia e dinamizava o império, entendendo por isso que “a história portuguesa pode resumir-se numa série de esforços para o aproveitamento das possibilidades atlânticas do território: o primeiro, de arranjo interior sobre o anfiteatro longitudinal voltado para o mar; o segundo, para utilizar as vantagens da sua posição no sudoeste da Europa e à esquina de dois mares; o terceiro, para explorar todas as possibilidades da sua posição em relação à parte restante do planeta, conhecida e por conhecer na realização destes esforços, forjou a sua identidade nacional”.²

Os dados mostram que entre 1762 e 1765 as receitas ligadas ao comércio marítimo constituíram mais de metade das receitas do Estado, mostrando que todo o sistema alfandegário português sustentava o Estado, demonstrando que o tempo prolongado de utilização do sistema colonial no modelo de exclusividade e das rotas triangulares no Atlântico, haviam tornado o Estado dependente destas receitas, alicerçando-se assim todos os ramos da vida portuguesa sobre esta conjuntura económica. Pois: “compreende-se assim que toda a formação social portuguesa tenha sido abalada pela ruptura insanável do sistema colonial que a abertura dos portos brasileiros ao comércio estrangeiro em 1808 e o tratado de 1810 com a Inglaterra representavam”³. Já José Xavier Mouzinho da Silveira deixa-nos com este habituar nocivo em que a praça de Lisboa havia caído, fruto da exclusividade: “Tendo deixado de existir as causas que formaram o antigo comércio, e tendo a praça de Lisboa no tempo dele deixado de adquirir luzes para fazer algum outro, e estando habituada a tirar de seus capitais imensas vantagens, esta praça não empreendeu algum outro comércio”⁴.

² CARVALHO. 2004: 3.

³ VALENTIM. 1980: 322.

⁴ SILVEIRA. 1989: 1027-1028.

O império marítimo sem o Brasil

Já vimos a importância que o mar e o Brasil possuiu para Portugal. Tentaremos ver agora como é que Portugal com o Brasil estabilizava grande parte da sua dívida pública e sustentava em parte a sua economia.

1801		1812	
Import.	Export.	Import.	
14.780.558.043	9.080.571.477	4.050.872.461	
2.339.255			
1822		1890	
Import.	Export.	Import.	
6.138.545.802	3.617.684.278	1.986.300	5.478.800
1893		1897	
Import.	Export.	Import.	
2.721.200	7.694.800	1.975.100	5.795.500

Tabela 1 - Importações e exportações do Brasil: 1890, 1893, 1897. Em mil réis⁵

Segundo os dados verificados nas balanças de comércio, as coisas mudam bastante entre 1801 e 1897. Em 1801 as importações são maiores do que as exportações, tendência que continua até 1822. Pensar-se-ia isto como algo negativo, um país que tem mais importações do que exportações, mas tenhamos em conta o já falado papel de Portugal como entreposto comercial dos produtos coloniais, recebendo as importações dos produtos brasileiros. Alguns desses produtos eram de facto absorvidos pela metrópole mas muitos eram posteriormente reexportados para o resto da Europa, não ficando como importações de consumo interno. Ainda neste ciclo, vemos uma descida enorme entre o ano de 1801 que foi antes dos eventos nocivos para Portugal, e 1812, com uma tentativa de recuperação ligeira já em 1822, quando parecia que o comércio voltava a crescer.

O final do pacto colonial com o Brasil que defendia a exclusividade de trocas de produtos entre Portugal e Brasil, mesmo antes da sua independência, já colocava Portugal e os seus mercadores numa situação inesperada e para a qual não estavam preparados. Nas palavras de Valentim Alexandre, as consequências destes acontecimentos foram directas: “O sector chave da primeira fase da revolução industrial, indústria nascente em Portugal, o têxtil de algodão, foi atingido em cheio, mal sobrevivendo nas décadas seguintes. Com ele, é toda a industrialização

⁵ “Comércio externo e navegação marítima” Repartição Provincial dos Serviços de Economia, Serviço de Estatística. São Tomé: 1894-1973. & “Commercio e navegação : estatística especial” Ministerio dos Negocios da Fazenda, Direcção Geral da Estatística dos Proprios Nacionaes.” Lisboa: Imprensa Nacional. 1898-1921. & “Junta do Comércio, Maços 308 a 316.” Instituto dos Arquivos Nacionais: Torre do Tombo.

do país que foi afectada (...) acentua-se a tendência a relegação de Portugal para uma situação de simples fornecedor de produtos primários”⁶.

Tendo em conta os dados, em 1897 as coisas mudaram imenso. Importa-se muito menos do que se exporta, em parte porque a economia portuguesa recuperou um pouco e a indústria tal como a agricultura evoluíram a um ponto de maior subsistência do país, ainda que deficitárias. Mas mais importante, mostra que Portugal deixou de funcionar como entreposto comercial em larga escala dos produtos brasileiros, revelado pela descida nos números de importações e exportações, o que revela uma mudança de modo de operar. Nas palavras de Ana Cristina Araújo: “o primado concedido à agricultura no conjunto das preocupações regeneradoras da geração de 1808 assinala o momento de reencontro do país no seu contexto continental. Admitido o corte do elo vital, entenda-se comercial, entre a metrópole e as colónias, impunha-se um aproveitamento óptimo de outros recursos económicos”⁷.

Os dados analisados também revelam que no comércio entre o reino e os parceiros comerciais - com excepção do Brasil - quase todas as tabelas de importação e exportação se comparadas são deficitárias para a exportação. Importa-se no geral mais do que se exporta para os países analisados. Prova de que o Brasil, fora deste padrão, ajudava a manter a balança comercial por se manter - ainda que de forma bem mais reduzida do que antes da abertura dos portos - um escoadouro da produção manufacturada portuguesa e de escravos africanos.

A realidade descrita por Maria de Lurdes Ribeiro adequa-se: “há, a partir de 1818 uma gradual autonomia comercial brasileira, o comércio, mesmo aquele que se limitava a géneros de consumo dos dois reinos sem ter em linha de conta a reexportação, diminui”⁸. É relevante também explicar que a abertura dos portos realmente abriu o Brasil ao mundo a nível comercial. Os núcleos urbanos e comerciais ingleses e americanos no Brasil são os que tomam definitivamente as posições dominantes. Os restantes países da Europa continuaram a fazer algumas trocas relevantes com Portugal, simplesmente porque as taxas aduaneiras e alfandegárias, ainda que custosas, compensavam o não ter de fazer uma viagem transatlântica de ida e volta com produtos nas embarcações, mas não só. As invasões francesas “havia levado á destruição ou desorganização das frotas de longo curso de vários países, (...) por outro lado, pela especialização das marinhas mercantes de certas zonas europeias na navegação de médio curso, com navios de baixa tonelagem, pouco próprios para os tráfegos transatlânticos”⁹.

Os números de exportação do Brasil e da Inglaterra foram notórios da troca de posição entre metrópole e colónia, e do aprofundar do vínculo português com a Inglaterra. Entre 1810 e 1817 o comércio externo com o Brasil havia descido de 54% para 33% e o da Inglaterra aumentado de 23% para 37%, criando esta troca de posições em duas frentes¹⁰. Podemos ver a

⁶ ALEXANDRE. 1993: 17.

⁷ ARAÚJO, *ob.ci.* p. 72.

⁸ RIBEIRO. 1972: 127.

⁹ LAINS; SILVA. 2010: 359.

¹⁰ CAETANO: 2008.

diferença percentual em moeda do reino, antes e depois da abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional.

Anos	1801	1821
Total	15.092.956.97	3.707.041.278
Tabela 2 -Exportação de produtos brasileiros para outras nações em mil réis ¹¹		

Valentim Alexandre indica-nos a dependência de Portugal ao Brasil: “ao abrigo desse regime de exclusivo, Portugal desempenhara um importante papel de entreposto dos produtos coloniais (...) redistribuídos na Europa a partir do seu território, enquanto, em sentido contrário, se remetiam dos seus portos para o Brasil artigos provenientes dos países europeus”¹². A dependência era ainda uma questão do mercado externo português: “para além dos circuitos do comércio de trânsito, fontes de acumulação de capital, o império era também importante para várias das produções do reino português, tanto no campo das manufacturas que salvo raras excepções tinham no Brasil o seu único mercado externo, muito protegido (...)”¹³.

O comportamento que vemos aqui a nível económico é de uma exportação fácil e rentável para as colónias pela inexistência de competição, mas também uma reexportação para a Europa de produtos provenientes das colónias. Este comportamento transbordava para a ideia de identidade nacional. A dependência visível de praticamente todas as áreas de produção portuguesa para as colónias, juntamente com o empenho gasto em navios de boas qualidades e na construção de uma frota marítima competente, com um conjunto de esforços diplomáticos na formação de acordos com outros países para defender o sistema mercantil, produziram um efeito de continuidade da identidade marítima já vindo a ser impulsionada desde a época dos descobrimentos.

É então nessa conjuntura que perder o Brasil no sistema mercantil português foi catastrófico do ponto de vista económico, mas do ponto de vista político o país perdia relevância no contexto internacional, e nem as colónias de África foram a solução para reformular o império como muitos teorizavam na altura, pois continuavam ligadas ao Brasil pelo tráfico negreiro que se mantém vivo e forte até 1851, ainda que ilegal. Estes dois factores, o económico e o político, forçaram o país a entrar numa fase de reestruturação a todos os níveis, inclusive de identidade como nação. Com a queda do sistema mercantil começou algum investimento para dentro do país, e começaram os esforços para fortalecer ligações mais fortes entre Portugal e os parceiros comerciais africanos, na procura de mudar a forma de funcionar de uma economia que já não tinha o Brasil para a sustentar. Mas a tentativa de sistema funcional colonial com a África

¹¹ RIBEIRO: 1972.

¹² LAINS; SILVA. 2010: 358.

¹³ LAINS; SILVA, *ob.ci.*

nunca conseguiu substituir o Brasil. Devido a todos os acontecimentos descritos, nunca mais a forte frota naval portuguesa haveria de voltar com a mesma força.

Quando o Brasil é perdido oficialmente em 1822 já muitos dos países participantes nas invasões francesas tinham conseguido de alguma forma reorganizar os seus circuitos comerciais marítimos, fosse com a reconstrução de frotas ou escolhas de novos rumos de acção. Para Portugal isso não só não aconteceu, como o novo poder político tentou retomar o Brasil ao velho sistema económico e impossibilitou o que poderíamos de chamar de Reino Unido entre Brasil e Portugal, o que chegou a ser um plano de acção.

	Importações	Exportações
1801	14.780.558.043	9.080.571.477
1822	6.138.545.802	3.617.684.445
1893	51.938.600	41.439.100
1897	50.886.700	39.712.000

Tabela 3 - Números gerais de importações e exportações em todo o mundo com Portugal, em mil réis¹⁴

Para Pedro Lains, “entre 1876 e 1888 deu-se uma perda de quota de mercado (ou de competitividade), associada a uma má distribuição das exportações; entre 1888-1900, a quota de mercado também evoluiu desfavoravelmente, mas, desta vez este efeito está associado a uma má composição das exportações (...)”¹⁵. E Portugal enveredou por aquilo que podemos bem chamar de um regresso ao proteccionismo, com políticas aduaneiras fortes e restrictivas para o exterior (1842-1913). A nação virava-se para si mesma, quando tinha vivido virada para fora das suas fronteiras durante séculos. Portugal havia-se transformado num produtor de matérias-primas agrícolas, com um índice de industrialização atrasado em relação às economias mais centrais da Europa. Durante muito tempo foi o país privilegiado nos mercados ingleses, mas a partir de 1880, ultrapassado pela agricultura de outros países e sem colónias de onde retirar materiais únicos em larga escala, Portugal foi-se tornando cada vez mais periférico e menos privilegiado, acabando por perder esse estatuto não só na Europa do Norte mas também no resto, onde tentou acordos com as economias emergentes como a Alemanha ou Áustria. Vejamos que “a partir de 1880 (...) as negociações para obter tratados comerciais e o estatuto de nação mais favorecida foram recorrentemente dificultadas para Portugal, por não se encontrar

¹⁴ “Comércio externo e navegação marítima” Repartição Provincial dos Serviços de Economia, Serviço de Estatística. São Tomé: 1894-1973. & “Commercio e navegação: estatística especial” Ministerio dos Negocios da Fazenda, Direcção Geral da Estatística dos Proprios Nacionaes.” Lisboa: Imprensa Nacional. 1898-1921. & RIBEIRO: 1972.

¹⁵ LAINS. 2003: 92.

numa posição estratégica, sobretudo para a Alemanha, principal potência económica da região”¹⁶.

Movimento dos principais portos portugueses		
Ano	Lisboa	Porto
1796	1519	395
1812	1477	392

Tabela 4 - Números de navios¹⁷

Com todas estas condicionantes Portugal ficou vinculado a fazer a transição lenta de um poder económico mercantilista do Atlântico, que definia a sua identidade como marítima, para um poder parcial em formato protectorado económico britânico. As tabelas de movimento e toneladas mostram que os portos de Portugal continuavam a ser entrepostos comerciais e com muitos navios a entrarem e a passarem, mas mostra também o decréscimo lastimável mas irrecusável das tonelagens do porto de Lisboa.

Toneladas descarregadas no porto de Lisboa (1771-1835)¹⁸		
Anos	Total	Brasil
1771-75	106.643	105.943
1801-05	271.076	267.231
1811-15	157.523	148.832
1826-30	93.029	
1831-35	71.930	

Tabela 5 - Toneladas descarregadas no porto de Lisboa (1771-1835)

Os planos pensados após a perda do Brasil indicavam que as mudanças deveriam passar por transformar os rendimentos provenientes das colónias em secundários, ainda que importantes suportes ao investimento, continham agora medidas dinamizadoras da actividade económica da metrópole, deixando o comércio de trânsito e entrando nos sistemas mercantis mundiais que teriam sido negligenciados durante todo este tempo.

Existiram várias visões do que deveria ser a identidade da nação após a queda do Brasil. O papel do império na nação dividia-se entre a corrente que via nas colónias uma importância histórica, uma herança para preservar por questões identitárias de um povo; e a corrente que esperava que as possessões ultramarinas restantes, onde a África detinha agora o papel de solução para retirar o país do momento cáustico em que se encontrava, consolidando-lhe importância no mundo, estabilizaria as balanças económicas do Estado. Mas só uma perda de

¹⁶ LAINS; SILVA. 2010: 344.

¹⁷ “Livros do Marco dos Navios, nº 1 a 130A.” Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa.

& “Junta do Comércio, Maços 308 a 316.” - Instituto dos Arquivos Nacionais: Torre do Tombo.

¹⁸ Ibidem.

identidade marítima, juntamente com perda de poder e um sentimento de igualdade, pode explicar a existência e proliferação da ideia de federalismo Ibérico da segunda metade do século XIX¹⁹, com o republicanismo que almejava uma república federal (como é exemplo a obra de 1854 “Federação Ibérica”), visões estas que não tiveram conclusão. O novo projecto que surgia da desagregação do sistema imperial tentava criar uma defesa à ideia de identidade nacional, que sem um império colonial seria apenas um país periférico e sem poder nenhum, facilmente anexável até à Espanha. As elites políticas portuguesas acharam impossível voltar os esforços para o território europeu deixando de parte a vertente colonialista, devido à falta de recursos e influência, tendo como única solução colocar-se na sombra de uma potência mais poderosa para protecção e assim tornar-se uma autonomia formal.

O congresso de Viena em 1815 não alterou a perspectiva do governo em não voltar à metrópole, na pretensão de prolongar o sistema luso-brasileiro com uma clara troca de posições estratégicas. É assim que o Brasil é elevado a reino um ano depois e Portugal se torna, em termos ideológicos do Estado, um pedaço periférico do sistema, ainda que importante. A importância do Brasil e do império marítimo determinava a posição da corte em ficar na nova metrópole em detrimento da antiga, mesmo com todas as questões históricas e de atentado à identidade que isso pudesse significar.

A questão da abolição do tráfico de escravos tem aqui papel extremamente relevante no

século XIX, relacionando-se directamente com o processo de desagregação do império luso-brasileiro, que havia tentado ser desde 1816 um sistema semelhante ao do Reino Unido, englobando vários governos num só império. Para a Inglaterra era simples, a abolição da escravatura destruía os sistemas baseados no sul-atlântico, quebrando o sistema triangular português, o que faria abrir o Brasil ao mercado mundial, sem integração ou protecção imperial. O comércio negreiro, ainda que clandestino, prosseguiu com a sua actuação e foi aumentando ainda mais os seus números nos períodos de abertura dos portos e posterior independência do Brasil, sustentando as contas portuguesas. Esta continuação do poder dos mercadores negreiros é um dos factores que impedem a evolução do projecto português de avançar e tornar a África num novo Brasil, travando o real investimento no território para criar mercados e produção. Isto explica os números baixos de reexportação de produtos estrangeiros para África nos finais dos anos 30, aumentando 122,2 contos em 1842, 387,6 em 1848 e 519,5 em 1851, com a reexportação de produtos africanos no mesmo modelo de protecção com pautas alfandegárias, a aumentar nestes mesmos anos de 244, 210,5 e 360,6 contos de réis²¹. É exemplo a Angola, com um aumento na

Portugal/Brazil
Slavery trade numbers
1726-1750 - 536,696
1751-1775 - 528,693
<u>1801-1825 - 1,160,601</u>
<u>1826-1850 - 1,299,969</u>
1851-1866 - 9,309
Tabela 6 – trocas de escravos entre Portugal e Brasil ²⁰

¹⁹ Ideia que tinha como defensores Teófilo Braga, Henriques Nogueira ou Casal Ribeiro, entre outros.

²⁰ Trans-Atlantic Slave Trade: <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>

²¹ PEDREIRA. 1998: Vol IV: 241-242.

segunda metade do século XIX da exportação de café e da borracha²². Os territórios africanos eram um alvo dos mercadores portugueses para substituir o Brasil no sistema, mas os números eram baixos demais para atingir esse fim.

Mercadores e comerciantes

Os importantes artífices desta identidade marítima são sem dúvida todos os mercadores que constituíam o tecido económico. Os mercadores nacionais eram altamente defendidos pelo pacto colonial, o que lhes possibilitou moldar a identidade nacional. Estavam na sua maioria concentrados em explorar todos os privilégios existentes do pacto colonial, fazendo prosperar a importância do Brasil e do mar. Outros tinham ligações muito fortes com agentes comerciais e financeiros por toda a Europa, como Jorge Miguel Pedreira revela: “as casas bancárias que foram sondadas para providenciarem o empréstimo à coroa em 1802 mantinham uma correspondência mercantil com Jacinto Fernandes Bandeira e Joaquim Pedro Quintela”²³. A ocupação dos mercantes não era apenas comércio por grosso internacional e nacional, mas também transacções bancárias que mantinham os bancos repletos de trabalho e capital em movimento, comprovado pelos números dos investimentos dos mercadores nacionais e internacionais em Portugal do século XVIII e XIX, sobre as mais diversas actividades²⁴. Os grandes comerciantes exerciam diferentes graus de domínio dependendo da sua importância e capacidade de investimento mas todos eles, ao seu nível, exerciam o seu cunho em diversas áreas da nação.

As fortunas avultadas dos mercadores em Portugal promoviam um comércio importante antes dos eventos que complicaram o rumo da economia no século XIX. As dívidas dos mercadores na banca que é consequência dos empréstimos efectuados para continuar a investir e recuperar o investimento num comportamento capitalista, revelam bem como o investimento na nação fazia circular capital e sustentava todo um sistema de suporte a este investimento. Este trabalho da época pombalina, feito com o intuito de tornar os homens de negócio em investidores para o país, faz parte do cunho oficial por parte do reino em perceber a importância que o mar e este comércio, que produzia ganhos incriveis, tinha no país inteiro e na sociedade, tornando a ideia de uma dependência marítima, com os mercadores, os navios, os portos e tudo o que lhes rodeava numa aura de importância não só simbólica mas real e oficial. Para Jorge Miguel Pedreira: “Os homens de negócio da capital do império tornaram-se um grupo perfeitamente demarcado, usufruindo de uma posição privilegiada na sociedade portuguesa(...)”²⁵.

²² CARVALHO. 1900: 56-57. & VAIL. 1980: 64-69. & NEWITT. 1995: 317-323

²³ PEDREIRA. 1996: 355-379.

²⁴ João Pereira Caldas [mercador lisboeta] - negócios que desenvolvia: participação em contratos, comércio de diferentes géneros e para diferentes regiões, navegação, fornecimento da marinha, operações cambiais e monetárias, entre as quais o empréstimo de dinheiro a juros, por grosso e a retalho. Este era o padrão de actividade geral. – PEDREIRA. 1996.

²⁵ PEDREIRA. 1996: 357.

É certo que a capacidade industrial portuguesa não teria sido fortemente desenvolvida devido ao sistema mercantil seguido, mas Borges de Macedo mostra-nos que até o sector artesanal português vivia das colónias e do sistema que as comportava, exportando panos, tecidos de lã, ferragens e muitas outras produções para o Brasil a partir da cidade do Porto. O crédito e as seguradoras também se haviam tornado dependentes de todo este sistema providenciado pelos mercadores, refutando a ideia de Pedro Lains de que a perda do Brasil não teve muito impacto no subdesenvolvimento do país. O país, na realidade, foi tentando recuperar os seus fluxos económicos de importação e exportação, mostrando que depois do final das invasões francesas o país havia-se esforçado por voltar a ser um mercado movimentado. Mas a realidade do império português alterara-se depois do colapso do sistema colonial luso-brasileiro, a assinatura do Tratado de Comércio e Navegação com a Grã-Bretanha em 1810, e por fim a perda do Brasil em 1822. Nem mesmo o mercado negreiro sobreviveu morrendo lentamente no entrar dos anos 30 da época Oitocentista quando foi abolido, e muitos mercadores que procuraram neste mercado uma continuação do mercado marítimo viram-se forçados a fugir para o Brasil ou então alterar a sua vida. O fim deste monopólio fez com que se iniciasse um descréscimo abismal de poder de investimento por parte dos comerciantes e mercadores em Portugal, com muitos mercadores e investidores estrangeiros a perderem também poder de compra e a saírem do país à procura de melhores mercados.

Para Ana Cristina Araújo “a orientação livre-cambista do Rio de Janeiro visava acautelar os interesses imediatos da burguesia mercantil ligada ao Brasil. Esta directriz deve portanto, compreender-se também em função do derrame de gentes e dinheiro que ocorreu em 1807. São numerosos os testemunhos coevos que genericamente nos referem importantes movimentos de saída de gente de cabedais da costa litoral portuguesa”²⁶. E não foi só o Brasil o local escolhido: “durante os primeiros meses de ocupação francesa, Junot informava Napoleão que tinham saído de Portugal cerca de 5 milhões em numerário, grande parte com destino a Inglaterra”²⁷.

O reino tentou ainda reanimar o império ultramarino, com um procurar das antigas tradições políticas e económicas do reino na tentativa de explorar o território ultramarino africano, num molde que funcionou inicialmente à base de escravos mesmo depois da ilegalidade do acto, para depois funcionar numa base tipicamente colonial, com políticas alfandegárias fortes e protecção.

Bibliografia:

- ALEXANDRE, Valentim. “Velho Brasil, Novas Áfricas. Portugal e o Império (1808-1975).” Porto: Afrontamento. 2000.
- ALEXANDRE, Valentim. “Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português.” Porto: Afrontamento. 1993.

²⁶ ARAÚJO. 1989: 13.

²⁷ SEPULVEDA. 1917: 150.

- ALEXANDRE, Valentim. "O Liberalismo português e as colónias de África (1820-39)." *Análise Social*, vol. XVI (61-62), 1980-1.º-2.º, 319-340.
- ARAÚJO, Ana Cristina, 1957- Revoltas e ideologias em conflito durante as invasões francesas. Sep. de "Rev. de História das Ideias", nº 7. Coimbra: Faculdade de Letras, 1989. Pp. 13.
- CAETANO, António Alves. "A economia portuguesa no tempo de Napoleão: Constantes e linhas de força." ed. Nuno Silva. Lisboa : Tribuna da História. 2008.
- CARDOSO, José Luís – "A economia política e os dilemas do império luso-brasileiro 1790-1822." Lisboa: CNCDP. 2001
- CARREIRA, António. "As companhias pombalinas de navegação, comércio e o tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro." Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa; Porto: Imprensa Portuguesa. 1969.
- CARVALHO, Virgílio de. "A importância do mar para Portugal." Lisboa: Bertrand Editora: Instituto da Defesa Nacional. 1995.
- CARVALHO. Tito. "Les colonies portugaises au point de vue commercial." Lisbonne: Aillaud, 1900.
- CLARENCE-SMITH, Gervase. "O terceiro império português (1825-1975)" Lisboa: Teorema, 1990.
- LAINS, Pedro, Álvaro Ferreira da Silva (Organização) "História económica de Portugal: 1700-2000." Vol II. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2010.
- LAINS, Pedro. "Os progressos do atraso: uma nova história económica de Portugal, 1842-1992." Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2003.
- PEDREIRA, Jorge. "Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)" *Análise Social*, vol. XXXI (136-137), 1996 (2.º-3.º), 355-379.
- PEDREIRA, Jorge Miguel. "Os homens de negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822)." Lisboa, Tese - Universidade Nova de Lisboa. 1995.
- PEDREIRA, Jorge. "O sistema das trocas." in F. Bethencourt e K. Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, 1998, vol. IV, pp. 241-24.
- NOVAIS, Fernando A. "Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial." 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986.
- NEWITT, Malyn. "História de Moçambique." Mem Martins: Publicações Europa -América, 1997.
- SEPULVEDA, Christovan Ayres de Magalhães. "Diário de junot." in *História Orgânica e política do exército português*, volume XII, Coimbra, 1917.

- SILVEIRA, José Xavier Mouzinho da, “Minuta de parecer sobre a ruptura do pacto colonial em 1808.” in Obras, vol. I, Estudos e Manuscritos, Lisboa, 1989, pp. 1027-1028.
- SILVERT, Albert, 1915-1996. “Portugal na Europa oitocentista.” trad. e rev. de Maria João Vaz. Lisboa : Edições Salamandra, 1998.
- RIBEIRO, Maria de Lurdes Roque de Aguiar. “As relações comerciais entre Portugal e Brasil segundo as balanças comerciais 1801-1821.” Lisboa: Fac. Letras de Lisboa, 1972.
- TORRE Gómez, Hipólito de la e António José Telo. “Portugal e Espanha nos sistemas internacionais contemporâneos.” Lisboa, Edições Cosmos, 2000.
- VAIL, Leroy e Landeg White. “Capitalism and Colonialism in Mozambique.” Londres -Nairobi-Ibadan, 1980.
- “Junta do Comércio, Maços 308 a 316.” Instituto dos Arquivos Nacionais: Torre do Tombo.
- “Comércio externo e navegação marítima” Repartição Provincial dos Serviços de Economia, Serviço de Estatística. São Tomé: 1894-1973.
- “Livros do Marco dos Navios, nº 1 a 130A.” Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa.
- “Commercio e navegação: estatística especial” Ministério dos Negócios da Fazenda, Direcção Geral da Estatística dos Próprios Nacionais.” Lisboa: Imprensa Nacional. 1898-1921.