

# Navegação comercial entre o Brasil e a Ásia Portuguesa durante a estadia da corte no Brasil 1808-1821

Ernestina Carreira  
Université de Provence

Ao deslocar-se para o Brasil, a Corte portuguesa acelerou um processo iniciado cerca de dois séculos antes: a unificação das redes de navegação transoceânica do Império.

De facto, como o demonstrou José Roberto do Amaral Lapa, desde meados do século XVII, o governo metropolitano havia escolhido Salvador da Bahia como porto de escala da célebre *Carreira da Índia*, rota marítima que ligava anualmente Lisboa a Goa <sup>1</sup>. Um século depois, a América portuguesa passou a desempenhar um papel central quando a legislação pombalina decretou a liberdade de navegação entre Lisboa e o conjunto dos territórios portugueses situados além do cabo da Boa Esperança. Esta integração progressiva não conseguiu porém satisfazer as necessidades do vasto mercado de consumo que o desenvolvimento económico do século XVIII havia criado no Brasil. Foi somente a partir de 1808, após a chegada ao Rio de Janeiro das principais instituições administrativas e financeiras, que a Coroa aboliu progressivamente o histórico monopólio de Lisboa e permitiu a navegação directa entre os portos do ultramar.

O curto período situado entre 1808 e a independência do Brasil, objecto da presente análise, representou em termos de rotas de navegação a concretização da unificação do império, desejada por Pombal, mas muito além da ideologia mercantilista que supunha a centralização da economia na capital do império.

Mais que o início de uma nova etapa da História da navegação no império português, a instalação do governo no Rio de Janeiro representou sobretudo a conclusão do processo de integração do Brasil no comércio entre o Atlântico e o Índico.

Pelo alvará régio de 10 de Setembro de 1765 o Marquês de Pombal instituiu a liberdade franca de navegação entre Lisboa e a Ásia, após dois séculos e meio de monopólio real. Várias causas explicam essa evolução, entre as quais: a ambição de abastecer o mercado brasileiro, onde os têxteis indianos eram então objecto de um intenso contrabando inglês; a necessidade de ajudar os armadores de Lisboa, altamente prejudicados pelas consequências do recente terramoto; e enfim a urgência de desenvolver a economia dos territórios situados além do cabo da Boa Esperança, ameaçados pelo expansionismo comercial e militar da França e da Grã-Bretanha <sup>2</sup>.

A coroa renunciava aos seus direitos mas unicamente a proveito dos armadores de Lisboa. A capital devia permanecer o centro de recepção e redistribuição dos produtos dos dois oceanos. Um alvará de 1772, que vigorou oficialmente até 1811, proibia oficialmente aos armadores do Brasil navegarem para o Índico, excepto se fossem ao porto de Moçambique em viagem directa e de lá regressassem directamente <sup>3</sup>. O mesmo sucedia com os armadores da Ásia que não podiam, salvo autorizações excepcionais concedidas pelo governo de Goa, navegar para o Atlântico.

A história da navegação transoceânica entre os portos da coroa neste período tardio só recentemente tem vindo a despertar a curiosidade dos pesquisadores <sup>4</sup>. Em consequência, não

---

<sup>1</sup> José Roberto de Amaral LAPA, *A Bahia e a Carreira da Índia*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1968.

<sup>2</sup> Ernestina CARREIRA, «Os últimos anos da Carreira da Índia», in *A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos*, Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Angra do Heroísmo, 1998.

<sup>3</sup> Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa), Junta do Comércio, Registos Gerais, Maço 62, Caixa 202.

<sup>4</sup> Podemos citar algumas publicações parcialmente ou integralmente dedicadas ao assunto:

- José CAPELA, *O escravismo colonial em Moçambique*, Edições Afrontamento, Porto, 1993.

- Manolo García FLORENTINO, *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995.

- Celsa PINTO, Goa, *Images and Perceptions*, Prabhakar Bhide Publishers, Panaji 1996.

podemos ainda construir uma leitura global das redes de trocas e da organização dos mercados a partir da época pombalina.

Levando em conta a convergência entre o contexto económico e a legislação marítima, propor-se-ão aqui algumas observações obtidas a partir da análise de uma base de dados constituída por sondagens efectuadas nos arquivos de Goa, Lisboa, Rio de Janeiro e Salvador da Bahia. Foram identificadas, entre 1808 e 1821, pelo menos 153 viagens entre o Atlântico e a Ásia, e 39 expedições negreiras. O ano de 1822 não foi integrado no quadro estatístico, nem na análise, em razão de uma documentação ainda lacunar.

### 1 – Entre 1808 e 1811: os anos da transição entre centralização e livre navegação.

Crucial para uma nova definição das regras do comércio transoceânico, este período representou sobretudo para o governo uma fase de observação que o levou a tomar medidas progressivas, ditadas ao mesmo tempo pela obrigação do respeito dos acordos políticos internacionais, e sobretudo pela urgência de afirmar a soberania portuguesa sobre territórios cobiçados pela França ou pela Inglaterra (quase todas as possessões situadas além do cabo da Boa Esperança). Esse contexto internacional convenceu aliás o governo de que a sobrevivência do império dependeria da sua capacidade em desenvolver as complementaridades económicas, e da renúncia, pelo menos temporária, à multisseccular política de centralização.

De facto, a manutenção de Lisboa como o eixo importador e distribuidor tornara-se concretamente impossível em razão da guerra. Entre 1807 e 1810, período das invasões francesas, apenas dezassete armamentos puderam ser organizados para o Índico, ou seja quatro por ano, quando a média anterior de viagens se situava entre seis e oito.

Paralelamente, o governo receava que os Ingleses aproveitassem o défice metropolitano para se imporem no abastecimento dos territórios atlânticos portugueses. Em 1810, eles já dominavam os centros de produção indianos e o oceano Índico. O tratado do comércio luso-inglês de 19 de fevereiro de 1810 decretava também a abertura mútua dos portos ultramarinos. Apesar das restrições introduzidas no texto do acordo, havia um perigo real de ver o mercado brasileiro inundado de fazendas da Ásia reexportadas de Londres.

Para manter a prioridade nacional sobre o abastecimento do conjunto, a melhor solução consistia em associar, pelo menos provisoriamente, o potencial marítimo do império. A elaboração de uma nova legislação levou porém cerca de três anos. O governo hesitou frequentemente, sem dúvida por causa da pressão dos diversos grupos de armadores, ultramarinos como metropolitanos, que se deslocaram ao Rio de Janeiro para defender os seus interesses.

Na realidade, o comércio marítimo directo entre o Brasil e Oriente português, representava uma antiquíssima aspiração dos negociantes do ultramar, nunca satisfeita pela coroa que sempre recusara ou impusera condições dissuasivas aos requerimentos que lhe eram regularmente dirigidos. José Roberto de Amaral Lapa e António da Silva Rego mencionam os pedidos dos armadores de Bahia desde o início do século XVII, quando se começaram a usar as *fazendas de negro* como moeda de troca na costa ocidental da África. Os armadores cariocas reiteraram os pedidos na primeira metade do século XVIII, num período em que a produção de ouro aumentara consideravelmente a procura de mercadorias orientais, particularmente os têxteis de luxo da Índia e da China <sup>5</sup>.

Na mesma época, no Oriente longínquo, os armadores de Macau também manifestaram o desejo de aproveitar os benefícios do ouro brasileiro e de navegar para o Atlântico. Este porto conhecia então dramático período de declínio económico. Perdera a partir de 1703 o monopólio do comércio europeu com a China e a maioria das suas rotas comerciais asiáticas, como a das Filipinas (consequência da guerra da sucessão de Espanha). Procurara desde então

---

- Eduardo FRUTUOSO, Paulo GUINOTE, António LOPES, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, CNCDP, Lisboa, 2001.

- Aurélio ROCHA, «Contribuição para o estudo das relações entre Moçambique e o Brasil, século XIX», in *Studia*, Lisboa, C.E.H.U., Volume 51, 1992.

- Luís Frederico Dias ANTUNES, «Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro, 1808-1820», In *O Antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa*, ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001.

- Rudy BAUSS: «Textiles, bullion and other trades of Goa: commerce with Surat, other areas of India, Luso-Brazilian ports, Macau and Mozambique, 1816-1819», In *The Indian Economic and Social Review*, Vol. XXXIV, Sage Publications, New Delhi, Londres, 1997.

<sup>5</sup> António da Silva REGO, «Relações directas entre Macau e o Brasil, um sonho irrealizável?, 1717-1810», in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 1976, e *Revista de Cultura*, Vol. 22, Macau, 1995, p. 20.

desenvolver as trocas com os outros territórios ultramarinos portugueses. Mas o comércio entre o *Estado da Índia* e a China permanecia privilégio exclusivo da nau de viagem que anualmente ligava Goa a Macau. Pelo alvará de 10 de Junho de 1755, Dom João V concedeu aos Macaenses o acesso comercial ao porto de Moçambique<sup>6</sup>. Autorizou depois as viagens para o Brasil, mas a troco do pagamento em Goa de direitos aduaneiros tão pesados que os requerentes nunca ousaram lançar-se em qualquer projecto. Afastaram-se então dos mercados nacionais e voltaram-se para as costas de Malabar e Coromandel, então dominadas pelo comércio inglês e francês. Após 1784, Macau ia conhecer uma nova fase de prosperidade graças à conquista de Bengala pelos Ingleses. A *East India Company* monopolizou ali a economia do ópio, exportando quantidades cada vez mais importantes para a China, onde a entrada dessa mercadoria era oficialmente proibida. Macau tornou-se desde então o porto de passagem incontornável<sup>7</sup>.

Intermediários no tráfico, os Macaenses encomendaram navios nos novos estaleiros de Bengala e entraram eles próprios nesta rota. Com os lucros, procuraram alargar a rede de actividades. A partir de 1797, aproveitaram a trégua com a França para abastecer a Ilha Maurícia em produtos chineses. Mas o recomeço da guerra entre a França e Portugal obrigou-os a abandonar o comércio francês em 1807. Com uma frota mercante nova e veleira, um bom conhecimento da navegação, e meios financeiros, eles não tardaram a reagir quando souberam da notícia da chegada da Corte ao Rio de Janeiro.

Os anos 1808 a 1810 foram para os grandes armadores do ultramar um período de experiências comerciais e de contactos com os ministros e o regente Dom João.

Logo em 1809, o Senado de Macau e os principais investidores da cidade mandaram o navio *Ulisses* para o Rio, oficialmente para saudar a família real e oferecer mercadorias e fundos para a sua instalação. Essa «ajuda patriótica» permitiu-lhes negociar com sucesso novos privilégios. A carta régia de 13 de Maio de 1810 autorizou os Macaenses a navegarem para o Atlântico sem pagarem direitos em Goa. No Brasil, os carregamentos de mercadorias chinesas ficariam até isentas de direitos alfandegários se pudessem provar que elas eram propriedade portuguesa. Pode-se supor que os armadores lisboetas reagiram imediatamente porque uma segunda carta régia, datada de 2 de junho de 1810, limitou essa isenção de pagamento de direitos aos produtos transportados em navios construídos nos estaleiros nacionais<sup>8</sup>.

Na Índia, a situação era mais complexa, mas a reação foi similar: os negociantes tiveram também consciência da excepcional oportunidade que lhes oferecia a situação política. Mas, contrariamente a Macau, o *Estado* já não dispunha nem de frota mercante adequada, nem de armadores, nem sequer de comerciantes de grosso trato.

Em termos de navegação transoceânica entre o Atlântico e o Índico ocidental, salientar-se-á essencialmente durante estes anos o dinamismo de uma ligação que já existia anteriormente: a rota dos escravos entre a África oriental e a América portuguesa. Desde 1761 os Brasileiros foram livremente admitidos a traficar no porto de Moçambique, privilégio muito simbólico porque se transformou numa experiência bastante irregular e de fraca rentabilidade<sup>9</sup>. Existiam de facto obstáculos dificilmente superáveis para os Brasileiros. Contrariamente à costa ocidental de África, não eram autorizados a frequentar os portos subalternos desta costa onde se negociavam os escravos. Deviam em consequência comprar os escravos a diversos intermediários de Moçambique e a troco de patacas porque, não tendo acesso aos portos da Índia, não possuíam mercadorias adaptadas (as produções brasileiras tinham ali pouca venda). A viagem era mais demorada que a de Angola, o perigo de mortalidade maior, e os escravos desta costa oriental pouco prezados no mercado carioca<sup>10</sup>.

Além disso, os negociantes de Moçambique não se mostraram muito motivados para captar a clientela brasileira até 1793. Vendiam prioritariamente aos navios negreiros franceses e armavam eles próprios para as ilhas Mascarenhas. A guerra fez-lhes perder a sua principal fonte de rendimentos e reconsiderar as possibilidades do mercado americano. Os armadores do Atlântico não se mostravam dispostos a arriscar navios no canal de Moçambique por causa do perigo corsário. Os Cariocas mandaram apenas uma dezena de embarcações para Moçambique

<sup>6</sup> National Archives of Goa, Correspondência de Macau, Vol. 23, fl. 48.

<sup>7</sup> A.H.U., Caixas de Macau, Caixa 20, Doc. 10.

<sup>8</sup> A.H.U., Caixas de Macau, Caixa 33, Doc. 42.

<sup>9</sup> IAN/TT, Junta do Comércio, Registos Gerais, Maço 62, Caixa 202.

<sup>10</sup> A.H.U., Caixas de Moçambique, Caixa 18A, Documento 46.

entre 1797 e 1810<sup>11</sup> e os Lisboaetas ainda menos. Talvez por não terem melhor oportunidade, por possuírem navios adaptados, e por não recearem concorrência, os armadores de Moçambique decidiram investir neste ramo. Entre 1798 e 1810, organizaram pelo menos dezassete expedições com destino à América espanhola e portuguesa, a maioria das quais financiada por Joaquim do Rosário Monteiro<sup>12</sup>.

A rede de contactos encontrava-se em 1811 estabelecida e pronta a desenvolver-se caso houvesse um aumento da procura no mercado americano.

A chegada da Corte ao Brasil desencadeou portanto um processo de contactos directos tão rápidos entre os portos do ultramar, que a coroa dificilmente pôde continuar a tolerar uma navegação legalmente não admissível mas economicamente vital. Começou também a existir uma contradição entre a legislação e a atitude do Regente, que multiplicava as autorizações e privilégios excepcionais. Verdade é que a procura de produtos asiáticos aumentava no Brasil sem que os navios de Lisboa pudessem satisfazê-la.

Para limitar o prejuízo eventualmente infligido os armadores da metrópole, para uniformizar uma legislação já parcialmente modificada em 1809 e 1810, e enfim para permitir a resistência do ultramar português frente à concorrência inglesa, o Regente declarou a 4 de Fevereiro de 1811 a liberdade de navegação entre todos os portos ultramarinos<sup>13</sup>.

O texto do alvará evidencia os objectivos de desenvolvimento das complementaridades internas, mantendo o maior protecção possível. Não se trata em consequência do evento da livre navegação transoceânica, mas de trocas livres no interior do conjunto do império, ainda que certos monopólios da coroa, como o do comércio do tabaco continuassem a vigorar. O governo procurava também levantar economicamente os territórios asiáticos, subtraindo-os tanto quanto possível à influência britânica. Os carregamentos lá comprados pelos Brasileiros e outros negociantes do ultramar, e em particular as oriundas dos portos britânicos de Bengala, deviam obrigatoriamente ser despachadas nas alfândegas de Macau, Damão ou Goa. Caso contrário, não poderiam ser importadas no Brasil.

## 2 – Complementaridade ou concorrência? Consequências da navegação transoceânica entre 1811 e 1821.

A navegação comercial transoceânica ia conhecer na segunda década do século XIX um desenvolvimento significativo, em termos de estrutura e de volume das transacções. Esse impulso pode ser atribuído à convergência entre a legislação, o crescimento do consumo e a evolução positiva do contexto internacional. De facto, em 1810, os Ingleses conseguiram apoderar-se das ilhas Mascarenhas e expulsar os Franceses do Índico. Eliminou-se assim o perigo corsário, primeiro nos mares da Ásia e a seguir no Atlântico, com a assinatura da paz franco-portuguesa a 30 de Maio de 1814. Na China, o Senado de Macau empreendeu com sucesso em 1810 a luta contra a pirataria local, e as tropas da *East India Company* acabaram por evacuar a Índia portuguesa em 1813.

As estatísticas de navegação evidenciam o impacto dessa evolução:

Navegação portuguesa transoceânica Número de viagens (médias anuais)	1811 a 1813	1814 a 1821
De Lisboa para o Índico (Índia e Macau)	5	7
Do Brasil para o Índico (Índia e Macau)	3	5
De Macau para o Atlântico	1	3

<sup>11</sup> Ernestina CARREIRA, «Au XVIIIe siècle: l'océan Indien et la traite négrière vers le Brésil», in *Esclavages, Histoire d'une diversité de l'océan Indien à l'Atlantique sud*, l'Harmattan, 1998, p. 76.

<sup>12</sup> Importantes para a sobrevivência do território africano, essas viagens representaram no entanto uma modestíssima parte da actividade negreira da capital do Brasil. Entre 1798 e 1810, os 15 navios chegados directamente de Moçambique, representaram apenas 4% dos 371 navios negreiros que o Rio recebeu nessa mesma época.

Herbert S. KLEIN, «The trade in african slaves to Rio de Janeiro, 1795-1811, Estimates of mortality and patterns of voyages», in *Journal of African History*, London, 1969, Vol. X, p. 542.

<sup>13</sup> Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Junta do Comércio, Caixa 375, Pacote 2.

### **Flexibilidade dos armadores lisboetas.**

A análise estatística das viagens lisboetas revela que, contrariamente à convicção que dominara todo o século anterior, o acesso dos armadores do ultramar à navegação transoceânica não significava necessariamente prejuízo para o volume de negócios da capital, se paralelamente ao aumento do número de carregamentos houvesse mercado de venda, como foi o caso nesta década, e uma repartição mais ou menos tática das rotas e escalas.

De facto, Lisboa assumiu setenta e três e quatro viagens <sup>14</sup> efectuadas entre 1811 e 1821, ou seja « apenas » 52% dos armamentos totais. Esta média anual de seis a sete navios expedidos representa no entanto um resultado absolutamente indêntico ao do período anterior (1793-1807) quando este porto tinha o monopólio da navegação privada para a Ásia.

Num mercado de consumo em plena florescência, no Atlântico como no Oriente, os investidores lisboetas não possuíam simplesmente capacidade para ultrapassar este volume de tráfico. Convém salientar a esse respeito que alguns membros do grupo lisboeta anterior a 1807 deslocaram-se a seguir para o Rio de Janeiro, onde instalaram a sua base de negócios, dali armando directamente para o Índico. Longe da concorrência receada, a navegação directa entre os portos do ultramar compensou vantajosamente o défice lisboeta no abastecimento do Atlântico.

Um estudo mais pormenorizado revelará certamente que o aumento da oferta no Brasil não pôde deixar de provocar uma baixa dos preços, e em consequência uma diminuição das margens de lucros. Mas esta foi sem dúvida compensada em boa parte pelas sucessivas insenções de taxas alfandegárias decretadas pelo governo a partir de 1809.

Em contrapartida, para manter e desenvolver os negócios, os armadores lisboetas tiveram que se adaptar ao novo contexto. Sobreviveram apenas os que aceitaram a flexibilidade e souberam responder adequadamente à evolução da procura e da oferta no mercado americano.

Assim, já em 1816, a composição da comunidade especializada no comércio asiático pouco tinha em comum com a de 1807. A sociedade dos contratadores do tabaco, anteriormente o maior grupo de investidores nesta rota marítima, abandonou praticamente este ramo de actividade. Dominada há perto de meio século pela família Sobral, ela acolhera nas duas últimas décadas negociantes oriundos do tráfico negreiro como Joaquim Pedro Quintela ou Jacinto da Costa Bandeira <sup>15</sup>. Numa lógica de diversificação, a maioria havia criado casas de seguros e manufacturas. As invasões francesas destruíram o aparelho produtivo, as casas de seguros marítimos fecharam <sup>16</sup>, e a sociedade acabou por perder em 1816 o contrato do tabaco <sup>17</sup>.

Entre 1807 e 1810 também abriram falência ou entraram em decadência as três principais sociedades familiares especialistas do comércio com a costa ocidental da Índia: os Gomes Loureiro, os Portela e os Sousa Caldas. Todos haviam também investido nos ramos arruinados dos seguros e da indústria têxtil destinada ao mercado europeu. Os Gomes Loureiro, que dirigiram a feitoria portuguesa de Surat durante cerca de vinte anos, acabaram por cedê-la em 1807 ao ramo carioca da família, dominado por João Gomes Loureiro <sup>18</sup>. Era dali exportada uma boa parte das *fazendas de negro* utilizadas no Atlântico.

A partir de 1811, só puderam permanecer ou aceder a este comércio marítimo os armadores que dispunham de uma sólida rede comercial anteriormente estabelecida no Brasil. Com correspondentes associados em Salvador, Recife e sucursais no Rio de Janeiro, podiam ali garantir o escoamento dos carregamentos asiáticos.

A flexibilidade também se verifica no abandono das rotas menos rentáveis, como as da África Oriental ou a Índia portuguesa, a favor de Bengala ou da China, onde tinham a certeza de não encontrar concorrência brasileira porque ali dispunham de uma implantação de mais de trinta anos, com contactos e crédito indispensáveis para as transacções locais. O seguinte quadro estatístico revela obviamente essa orientação:

<sup>14</sup> Estes resultados não incluem a navegação com destino a Moçambique.

<sup>15</sup> Jorge Miguel Viana PEDREIRA, *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822)*, Tese de Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 172.

<sup>16</sup> A.H. de OLIVEIRA MARQUES, *Para a História dos seguros em Portugal*, Lisboa, Edições Arcádia, 1977, p. 253.

<sup>17</sup> Maria Filomena MÓNICA, «Negócios e política: os tabacos (1800-1890)», in *Análise Social*, Vol. XXVII (116-117), Lisboa, 1992.

<sup>18</sup> Ernestina CARREIRA, «La correspondance de Francisco Gomes Loureiro, un négociant portugais au Gujurat», In *Moyen Orient et Océan Indien*, Paris, l'Harmattan, 1998, p. 79.

Navegação lisboeta para o Oriente	1794-1807	1808-1821
Para a costa ocidental da Índia	32%	6,7% (10 viagens)
Para a costa oriental da Índia (Bengala essencialmente)	42%	43% (29 viagens)
Para Macau	21%	38% (26 viagens)
Para Moçambique	5%	0%

O destino oriental condicionava as escalas. A maioria das embarcações expedidas para a China fazia geralmente escala em Bengala, ligando assim comércio intercontinental e cabotagem asiática, segundo os hábitos instaurados pelos armadores particulares europeus desde os anos 1770.

Os navios que seguiam para Bengala ou para a China incluíam também Salvador como escala secundária. A região produzia tabaco, açúcar, cachaça, couros, todos produtos com boa venda em Calcutá, Macau e no sudeste asiático.

Os navios vindos de Bengala paravam no Rio de Janeiro. Os Lisboetas continuavam de facto a dominar o abastecimento dos territórios atlânticos em têxteis e outros produtos desta parte da Índia. Contrariamente aos Brasileiros que navegavam para Calcutá, não tinham obrigação legal de voltar por Goa para despachar as mercadorias nas alfândegas. Podiam assim reduzir assim as despesas e o tempo de navegação.

Na viagem de regresso da China, o Rio de Janeiro continuava a ser a principal escala, mas as vendas em Salvador revelavam-se regularmente necessárias quando o número de carregamentos enviadas por Macau saturava o mercado carioca.

O Nordeste representava enfim a principal região de escala dos navios metropolitanos que voltavam da costa ocidental da Índia. Desde que as naus de viagem ali haviam deixado de aportar, as especiarias (base da culinária baiana) e as fazendas de negro faltavam. No Rio de Janeiro, o mercado era bem mais concorrencial porque os armadores deste porto navegaram regularmente para Goa nesta década.

No conjunto dessa navegação lisboeta, destaca-se nitidamente a figura central do armador José Nunes da Silveira cuja carreira comercial abrange praticamente todos os sectores da navegação ultramarina: tráfico negreiro entre Angola, Moçambique e o Brasil, comércio directo da metrópole com o Brasil, Bengala e sobretudo Macau <sup>19</sup>... Silveira armou cerca de um quarto dos navios que neste período deixaram Lisboa em direcção à Ásia. Em consequência dessa diversificação, foi um dos únicos a conseguir sobreviver ao desastre que representou para este grupo a independência da América portuguesa. Continuou nos anos 1820 a armar para Macau e até a abastecer ocasionalmente o Brasil em produtos chineses.

### **Ausência dos armadores do Índico ocidental no Atlântico**

Os armadores de Moçambique optaram rapidamente pelo papel de intermediários locais. As experiências de comércio no Rio de Janeiro haviam-se revelado finalmente deficitárias, em parte porque os armadores cariocas se mostravam pouco dispostos a aceitar esta concorrência, mas sobretudo porque não conseguiram estabelecer apoios locais suficientemente sólidos para se introduzirem neste mercado. Havia nos primeiros anos garantido os seus benefícios com uma segunda escala em Montevideo. Mas, a partir de 1806, a região do Plata foi ocupada pelas tropas inglesas, as quais desorganizaram progressivamente este comércio.

Em 1813, faleceu em Moçambique Joaquim do Rosário Monteiro, arruinado pela perda sucessiva da maioria dos seus navios, e pelos negociantes cariocas que não lhe haviam pago um grande número de escravos ali expedidos. Os seus herdeiros, como aliás os outros armadores deste porto, não dispunham neste período nem de meios nem de embarcações para continuar a navegar para a América do sul. Registamos nesta década apenas três viagens, em 1812 e 1814.

Eles padeceram além disso da mudança de legislação. Até 1811, possuíam uma vantagem decisiva sobre os Brasileiros: a exclusividade do comércio com os portos subalternos, que fazia deles os intermediários incontornáveis. Eram também os únicos, com os Lisboetas, a ter directamente acesso às mercadorias indianas próprias para este negócio. Ora, a partir de 1811, os armadores vindos do Brasil puderam eles próprios abastecer-se directamente na Índia e a

<sup>19</sup> António CARREIRA, *O tráfico português de escravos na costa oriental africana nos começos do século XIX (estudo de um caso)*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1979.

partir de 1814, foi-lhes aberto o porto de Quelimane, principal mercado de compra de escravos do território.

### **Os armadores macaenses: prosperidade da associação entre cabotagem asiática e comércio transoceânico**

Os Macaenses acabaram por ser, neste período, os únicos armadores da Ásia portuguesa a investir regularmente na rota do Atlântico e a conseguir uma implantação comercial tanto no Brasil como em Portugal.

Entre 1810 e 1820, organizaram pelo menos vinte e uma viagens, destinadas ao Brasil (os dois terços) e a Lisboa (com escala pelo Rio de Janeiro e ilha da Madeira). Este resultado representa apenas 15% dos armamentos totais<sup>20</sup> da época mas revela-se ser quase equivalente ao número de viagens lisboetas para Macau. Prova do dinamismo de um grupo que não possuía anteriormente nem crédito nem redes de contactos fora do oceano Índico!

No seu próprio funcionamento, a navegação macaense apresentou também semelhanças notáveis com a lisboeta. De facto, um pequeno grupo de investidores dominou este comércio. Ambos oriundos de Portugal, Januário Agostinho de Almeida e Manuel Pereira, os mais abastados negociantes da cidade, expediram respectivamente nove e quatro navios, sem contar as suas participações financeiras na totalidade dos armamentos colectivos do Senado<sup>21</sup>.

Como os metropolitanos, os Macaenses associaram cabotagem regional e comércio transoceânico.

As mercadorias ocidentais tinham uma procura reduzida na China, excepto o tabaco e as espécies monetárias. O comércio directo daria em consequência uma simples margem de benefício, ou seja neste caso a venda de produtos chineses no Brasil a troco de patacas. Em consequência, no regresso, os navios iam primeiro a Calcutá com produtos do Atlântico português: açúcar, cachaça, couros e patacas do Brasil, vinho da Madeira ou de Portugal... Após tê-los vendido, aceitavam fretes ou compravam ópio e algodão para os mercados chinês e da Ásia do sudeste. Além do mais, convém assinalar que as embarcações e carregamentos macaenses com destino ao Atlântico eram previamente assegurados na capital da Índia inglesa.

Por essas razões, o desenvolvimento da navegação com destino ao Brasil e a Portugal não diminuiu, nos primeiros anos, a dependência de Macau em relação a Bengala. Mas num período em que a política comercial da *East India Company* se tornava cada vez mais proteccionista, os Macaenses utilizaram os seus lucros para diversificar as rotas de cabotagem asiática, a proveito de Goa e Damão.

O ópio foi o elemento básico dessa evolução. Até 1805, Bengala produziu a quase totalidade do que se introduzia em Macau. Para melhorar a qualidade, o governo de Calcutá decidiu reduzir consideravelmente as quantidades disponíveis, dando preferência, nas vendas, aos armadores nacionais e impondo a partir de 1810 direitos alfandegários pesadíssimos aos estrangeiros. Os negociantes de Bombaim aproveitaram essa deficiência da oferta para exportarem ópio de Malwa, região central da Índia ainda mal controlada pelos Ingleses. Em 1813, a Companhia proibiu esse comércio nos portos da Índia inglesa, provocando o seu imediato desvio para o *Estado*<sup>22</sup>.

Os armadores de Bombaim começaram a encomendar em Damão embarcações de média arqueação, as quais saíam directamente para Macau com um carregamento de ópio<sup>23</sup>. Era um negócio altamente lucrativo porque a primeira expedição amortecia o preço da construção, o ópio

---

<sup>20</sup> Não são aqui levados em conta os armamentos para ou de Moçambique.

<sup>21</sup> Januário Agostinho de Almeida instalou-se em Macau nos anos 1780. Dedicou-se muito cedo ao tráfico do ópio. Dono de uma importante fortuna já em 1806, a qual cresceu consideravelmente com o sucesso de seus armamentos para o Atlântico, foi nomeado vereador do Senado.

Manuel Pereira, antigo funcionário da casa da Índia em Lisboa, chegou a Macau na mesma época que o precedente. Foi juiz da alfândega de Macau e membro do Senado. Constituiu também a sua fortuna sobre o tráfico do ópio e o comércio com o Brasil.

Isau SANTOS, *Macau e o Oriente no Arquivo Histórico Ultramarino*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1997, vol. 1, p. 442; vol. 2, p. 224.

<sup>22</sup> Celsa PINTO, *Trade and Finance in Portuguese India*, New Delhi, Concept Publishing Company, 1994, p. 141.

<sup>23</sup> Entre 1808 e 1818, Damão forneceu em média um navio por ano aos armadores de Bombaim

Ernestina Carreira, «From decline to prosperity, Shipbuilding in Daman, XVIIIth-XIXth centuries», In *Actas do IX Seminário de História Indo-Portuguesa*, no prelo.

valia apenas metade do preço do de Calcutá e os direitos aduaneiros portugueses mantinham-se bem abaixo dos britânicos. Em poucos anos, o velho e decadente porto de Damão refloresceu.

Os Macaenses mostravam-se duplamente interessados neste último. Além do ópio, desejavam obter navios de construção nacional para o comércio do Brasil<sup>24</sup>. Ora, os estaleiros de Damão eram os últimos a funcionar na Ásia<sup>25</sup>. Mas não puderam encomendar embarcações durante anos, porque não dispunham nesta costa nem de crédito, nem de contactos, nem mesmo de mercadorias adequadas já que as chinesas se vendiam pessimamente no Guzerate<sup>26</sup>.

Nos primeiros anos, haviam tentado soluções paralelas. Em 1811, o Senado mandou o *Ulisses* para Salvador<sup>27</sup>. Manuel Pereira, nomeado sobrecarga, ficou encarregado de pedir ao governador da Bahia uma isenção excepcional dos direitos, sob o pretexto de que Macau não tinha tido tempo para mandar construir um navio segundo as ordens. Nos anos seguintes, recorreram Manuel Pereira e Januário de Almeida às «ajudas monetárias patrióticas» e aceitaram emprestar importantes somas à coroa, em troca das indispensáveis dispensas reais<sup>28</sup>. Nestas condições, o Regente não se mostrava disposto a modificar a legislação.

Após o fasto ano de 1815 onde haviam saído de Macau nada menos que cinco navios para o Brasil<sup>29</sup>, Manuel Pereira decidiu tentar os primeiros contactos com Damão. Não ignorava porém que seria difícil introduzir-se num mercado completamente dominado pelos negociantes de Bombaim. Podemos supor que houve no ano seguinte negociações discretas no Rio de Janeiro porque em 1817 Dom João VI promulgou um decreto proibindo a construção de navios para armadores não Portugueses em Damão<sup>30</sup>. O rei entregava desse modo não somente os serviços dos estaleiros, mas também o negócio do ópio aos únicos armadores macaenses ou goeses de Bombaim.

Manuel Pereira encomendou nesse mesmo ano o *Príncipe Regente*, primeiro de uma série de dez navios construídos encomendados pelos armadores de Macau entre 1817 e 1821. Quatro dessas embarcações, após terem levado o seu carregamento de ópio para Macau, foram em seguida utilizadas na rota do Brasil.

Em contrapartida das vantagens obtidas, o Senado de Macau assumiu o pagamento de quatro navios de guerra encomendados pelo rei a Damão entre 1817 e 1820, e destinados à defesa da costa brasileira. Os fundos provinham em parte dos benefícios que a alfândega fazia com o comércio do ópio e também de empréstimos feitos por Januário Pereira de Almeida e Manuel Pereira, em troca de isenção total de direitos aduaneiros para os seus navios na entrada no Rio de Janeiro e de títulos de nobreza<sup>31</sup>.

Não obstante terem chegado a condições vantajosas de funcionamento, os armamentos de Macau para o Atlântico foram escasseando a partir de 1818 (um a dois por ano no máximo). Um estudo mais pormenorizado apontará certamente para uma certa saturação do mercado brasileiro, e sobretudo pelo facto que os lucros ligados ao comércio do ópio diminuía o interesse dos armamentos para o Atlântico. Os Macaenses revelavam mais uma vez a sua capacidade de adaptação à evolução dos mercados. Evitaram assim, contrariamente aos Lisboetas, de serem imediatamente prejudicados pela independência do Brasil. Mas a médio prazo, esta última acabou por atingi-los também.

Em 1825, Macau vivia unicamente do comércio ópio, o qual representava 100% dos rendimentos aduaneiros da cidade<sup>32</sup>. Mas no final dessa década, a Companhia inglesa autorizou de novo o comércio do ópio de Malwa, que já controlava, por Bombaim<sup>33</sup>. Acabou assim com esta actividade em Damão e Goa. Além disso, a sua introdução na China fugiu também às alfândegas portuguesas, passando para outras ilhas discretas do rio das Pérolas<sup>34</sup>. Sem outra perspectiva de reconversão comercial, Macau mergulhou numa profunda decadência. Já então Januário de

<sup>24</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 33, Doc. 42, 29 de Dezembro de 1811.

<sup>25</sup> José Capela assinala um início de construção naval em Quelimane nos finais do século XVIII, a qual só se desenvolveu a partir de 1818.

<sup>26</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 35, Doc. 64.

<sup>27</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 33, Doc. 42.

<sup>28</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 37, Doc. 69.

<sup>29</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 37, Doc. 69.

<sup>30</sup> A.H.U., M.I., M. 202, O. 192, 11. 02.1817.

<sup>31</sup> Januário Agostinho de Almeida e Manuel Pereira receberam foro de fidalgos em 1816. Almeida foi nomeado Barão de São José de Porto Alegre e Manuel Pereira Conselheiro

<sup>32</sup> A.H.U., Caixas avulsas de Macau, C. 53, D. 15.

<sup>33</sup> Carlos XAVIER, «A cidade e o porto de Damão nos séculos XVIII e XIX», In *Studia*, Lisboa, Vol. 46, 1987, p. 295.

<sup>34</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 52, Doc. 21.

Almeida e Manuel Pereira haviam falecido, o primeiro falido em 1825, o segundo quase arruinado em 1830. Após o seu regresso a Portugal, o rei havia recusado o reembolso das somas por eles emprestadas para a construção dos navios de guerra destinados ao Brasil. Manuel Pereira ainda organizou em 1823 e 1825 duas viagens para o Brasil, transgredindo as ordens reais de ruptura de contactos, mas não teve meios financeiros para continuar a experiência<sup>35</sup>.

### **Dominação brasileira no Índico ocidental**

Nesta segunda década do século XIX, os armadores brasileiros e macaenses dominaram e até monopolizaram as trocas directas no ultramar.

Mas em número de viagens, os navios brasileiros ultrapassaram largamente os macaenses, o que não surpreende vista a potência económica e demográfica da América portuguesa, sem falar da presença da Corte, das elites e dos capitais metropolitanos. Registam-se pelo menos 42 viagens para o Oriente entre 1810 e 1821, esmagadoramente organizadas pelos Cariocas (os arquivos de Bahia não revelam mais de sete viagens, ou seja 16% dos armamentos brasileiros, e Recife mandou na época um único navio).

O Brasil atingiu assim cerca de 30% do total das viagens transoceânicas. Foi o território ultramarino que mais beneficiou com a mudança de legislação. Se integrarmos nestas estatísticas as viagens destinadas à África oriental, podemos até chegar a um número de armamentos próximo dos resultados lisboetas desta década. De facto, Manolo Florentino identificou no Rio de Janeiro 239 navios negreiros vindos do Índico entre 1811 e 1830<sup>36</sup>. Os arquivos da Bahia<sup>37</sup>, apesar de lacunares, registam também o envio de pelo menos vinte embarcações a Moçambique e Quelimane entre 1811 e 1821.

A documentação permite-nos constatar que a segurança no Índico a partir de 1810, assim como a mudança de legislação, desencadearam imediatamente um investimento na rota do cabo da Boa Esperança. Mas contrariamente aos Lisboetas, os armadores do Brasil preferiram nitidamente as trocas com o oceano Índico ocidental, onde acabariam, com os Macaenses, por quase eliminar a concorrência metropolitana.

De facto, a *Correspondência de Macau*, fundo conservado no Arquivo de Goa, revela a modéstia da rota da China: Cariocas e Baianos armaram para lá apenas três viagens entre 1814 e 1820<sup>38</sup>. Uma análise mais pormenorizada dos três carregamentos sugere que todos os navios fizeram escala em Bengala e que a sua principal actividade foi o frete, inclusive na viagem de volta entre Macau e o Brasil. Este destino comportava obstáculos dificilmente superáveis. Os Brasileiros não possuíam ali nem crédito, nem experiência suficiente. Fora as patacas, também mal podiam arranjar carregamentos adequados. Pode-se facilmente imaginar que o Senado, protegendo os seus membros, não mostrou grandes disposições para satisfazer esta concorrência. Enfim, nem tinham a certeza de poder contar com boas vendas no Brasil, já que os navios lisboetas e macaenses abasteciam este mercado até à saturação.

Certas indicações, que merecem ainda melhor averiguação nos arquivos do Rio de Janeiro, sugerem também que o governo recusou regularmente pedidos de passaportes para evitar que Macaenses e Lisboetas ficassem prejudicados<sup>39</sup>. Ele também mostrou nítidas reticências em relação à navegação brasileira para Bengala nesta segunda década do século XIX, por motivos similares e também para preservar os interesses da Índia portuguesa. Uma das cláusulas do alvará de 1811 especificava que os têxteis pintados de Bengala só podiam ser importados no Brasil se fossem previamente despachados nas alfândegas de Goa, Damão ou Diu. Os Brasileiros deviam em consequência passar por Goa na viagem de regresso. Além da dilatação do tempo de navegação, essa obrigação encarecia os preços das mercadorias. Em consequência, indentificámos apenas sete viagens com destino a Bengala entre 1811 e 1821. No entanto, os negociantes cariocas apresentaram numerosos requerimentos para obter a dispensa desta cláusula do alvará. Até aos mais influentes, como António e João Gomes Barroso ou João Gomes Loureiro, o próprio director da feitoria de Surat, o governo respondeu negativamente<sup>40</sup>. Resta-nos

<sup>35</sup> Isau SANTOS, *Macau e o Oriente...* cit., vol. 2, pp. 317 e 464.

<sup>36</sup> As vindas da África oriental representaram segundo este historiador cerca de 20% das entradas totais dos navios negreiros na capital do Brasil (1196 navios).

Manolo Garcia FLORENTINO, *Em Costas Negras...* cit., p. 263.

<sup>37</sup> Arquivo Público do Estado da Bahia, Arquivo Colonial, Passaportes, Vol. 251.

<sup>38</sup> National Archives of Goa, *Correspondência de Macau*, vol 45 (1813-1815); vol 45 (1811-1818).

<sup>39</sup> A.H.U., Documentação avulsa de Macau, Caixa 37, Doc. 69.

<sup>40</sup> Arquivo nacional do Rio de Janeiro, Junta do comércio caixa 371, pacote 3.

ainda por estudar as possibilidades de desvio aos quadros legais, já que encontramos de facto certos navios do Brasil nas águas de Bengala, os quais não aparecem nos registos do *Estado da Índia*.

Os armadores do Brasil recebiam um apoio importante da coroa para comerciarem com o Índico ocidental, único meio para evitar a transferência destes territórios para a influência económica inglesa.

Logo em 1811 três navios rumaram para a Índia, não obstante Goa, Damão e Diu se encontrarem ainda ocupadas pelas tropas britânicas e economicamente paralizadas. Criou-se uma dinâmica que nunca esmoreceu até 1821. De facto, 76 % dos navios brasileiros, ou seja pelo menos 32 viagens, foram expedidos para Goa, Bombaim e Surat.

Podem-se distinguir aqui dois tipos de armadores:

- as sociedades familiares com experiência prévia neste comércio, ligadas a Lisboa e que possuíam crédito nos portos dominados pelos Britânicos. João Gomes Loureiro e filhos, armavam anualmente para Surat, onde dirigiram também a feitoria até 1822. Primos e sócios seguiam.

- Os especialistas do tráfico negreiro, cujo objectivo era menos implantarem-se comercialmente na Índia do que conseguirem um abastecimento directo e por preços atractivos de mercadorias próprias para o seu ramo de comércio. Podiam contar em Goa com o apoio do conde de Sarzedas, Vice-rei de 1807 a 1816, o qual havia sido anteriormente governador de várias capitâneas do Brasil e mantinha contactos regulares com as elites comerciais e políticas do Rio de Janeiro <sup>41</sup>.

Conservados nas colecções do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, os quadros de rendimentos da alfândega de Goa - estabelecidos anualmente entre 1809 e 1819 - traduzem a evolução das trocas nesta década <sup>42</sup>. Como o evidencia o quadro analítico seguinte, fundado nas informações contidas no documento citado, o Brasil já era em 1809 o primeiro importador das mercadorias enviadas de Goa para o Atlântico. Mas o desenvolvimento da navegação brasileira aumentou consideravelmente o volume dos negócios. A balança comercial manteve-se constantemente positiva a favor de Goa durante este período, com um valor de exportações que triplicou entre 1809 e 1819.

<b>Goa</b> Importações- exportações (xerafins)	Valor das importações do Brasil (1 xerafim=300 réis)	Valor das importações do Brasil no total das importações goesas	Valor das exportações para o Brasil	Valor das exportações para o Brasil no total das exportações goesas
1809	833	menos de 0,5%	2.300 000	76%
1810	143 220	3,8%	1. 827 117	88%
1811	103 803	3,2%	2. 157 942	86%
1812	379 051	12%	1. 926 556	75,5%
1813	58942	4,5 %	1. 807 980	76,6 %
1814	Rio 331 262 Salvador 46690	16,5%	420 231	29%
1815	104 998	4,4 %	1. 600 596	74,9%
1816	453 828	9%	3. 212 694	72 %
1817	269081	5%	R 3.937 243	79%
1818	R 466 102 S 53661	7,5 %	R 4.334 044 S 79 737	64 %
1819	R 173 843 S 38 400	2,8%	R 5.470 203 S 577. 687	86 %

Os principais produtos de exportação nos navios do Brasil foram os têxteis, e particularmente as *fazendas de negro*, o que deixa supor que uma parte dos navios que iam a

<sup>41</sup> A.H.U., Maços da Índia, Maço 1888, Ordem 173, 30 de Dezembro de 1810.

<sup>42</sup> Cf Luís Frederico Dias ANTUNES, «Têxteis e metais preciosos...» cit.

Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Junta do Comércio, Caixa 448, Pacote 2.

A.H.U., Maços da Índia, Maço 202, Ordem 192, 1817.

Goa voltava a seguir pela África oriental, particularmente a partir de 1814, quando os Brasileiros puderam comprar directamente os escravos em Quelimane. Constatam-se porém pequenas diferenças entre os carregamentos destinados à Bahia, geralmente mais ricos em especiarias do que os cariocas, quase exclusivamente compostos de têxteis <sup>43</sup>.

Uma análise mais pormenorizada das importações revela a esmagadora parte tomada pelas patacas vindas do Rio de Janeiro enquanto os navios em proveniência de Salvador, cidade mais afastada da próspera circulação monetária da capital, procuravam diversificar a oferta com açúcar e vinhos europeus.

Goa Principais importações vindas do Brasil	moedas meias dobras (ouro) e patacas (prata)	alimentação	ferro	outros
1810	90%	0,5%		
1811	67%		13%	
1812	80%			17% açúcar
1813	16%	45,8% açúcar em pó	4,3%	produtos da Europa comprados no Rio (vinho da Madeira...)
1815	97,4%			
1816	70%			
1818	92%			vinhos da Europa (Bordéus...)

Goa Principais Exportações para o Brasil	têxteis	pimenta	salitre de Bengala
1809	98%	0,5%	0,8%
1810	98%	1%	0,9%
1811	98,5%	- de 0,1%	
1812	97%	- de 0,1%	
1813	96,5	- de 0,1%	0,9%
1814	99,9%		
1815	51%	0,6%	1%
1818	98,5%		
1819	97,7%		

Se o *Estado* não armou navios para o Atlântico durante esta segunda década do século XIX, beneficiou no entanto largamente com a mudança de legislação. Em Damão, ela permitiu o crescimento da construção naval a proveito da coroa e dos armadores nacionais. Em Goa, os direitos aduaneiros pagos pelos Brasileiros compensaram e até ultrapassaram os rendimentos do seu comércio anterior com Moçambique e Lisboa.

O mesmo se pode afirmar com os rendimentos das alfândegas de Moçambique. Já evocámos as mudanças de que beneficiaram os armadores do Brasil na costa oriental de África. Em poucos anos, o tráfico negreiro tornou-se ali tão vantajoso quanto o da costa ocidental, tanto mais que com a ausência da clientela francesa, os preços dos escravos não paravam de baixar <sup>44</sup>. Além disso, pelo tratado do 22 de Janeiro de 1815 entre Portugueses e Ingleses, foi decretada a abolição progressiva do tráfico negreiro a norte do Equador e a proibição para os Portugueses de

<sup>43</sup> Em 1818, por exemplo, as exportações para a Bahia compunham-se de : 61% de têxteis, de 27% de especiarias e de 12% de salitre.

<sup>44</sup> José CAPELA, *O escravismo colonial...* cit., p. 167.

manterem esse comércio fora dos territórios nacionais <sup>45</sup>. Esta decisão prejudicava em prioridade os armadores de Salvador, que negociavam nestas regiões. Por isso, constata-se que os armamentos negreiros deste porto para a África oriental, irregulares até 1815, aumentaram exponencialmente nos anos seguintes, e particularmente a partir de 1818, chegando a um total de seis navios em 1820 <sup>46</sup>.

Principais beneficiários do dinamismo comercial brasileiro entre o Atlântico e o Índico, os portos de Goa e de Moçambique tornaram-se também nesta década largamente dependentes desta navegação. A ponto de não poderem, após a independência do Brasil, voltar-se de novo para uma economia relacionada com a metrópole.

De todos os territórios situados além do cabo da Boa Esperança, a África oriental foi o único a conservar e até a reforçar a ligação económica com o Brasil <sup>47</sup>. Em 1790, 85% das receitas alfandegárias de Moçambique provinham do comércio com a Índia, e menos de 1% com o Brasil <sup>48</sup>. Em 1821, um terço dos rendimentos dessas mesmas alfândegas resultavam do comércio negreiro, essencialmente brasileiro, proporção que atingia 50% em 1830 <sup>49</sup>. Mas as trocas efectuaram-se a partir de 1820 exclusivamente com numerário, cachaça, açúcar <sup>50</sup> e também... têxteis indianos comprados aos Ingleses.

O *Estado* evoluiu de maneira diferente, já que perdeu a sua rede de relações comerciais com o Brasil. Foi certamente, de todos os territórios ultramarinos, o mais imediatamente prejudicado com a sua independência. Os armadores do Brasil deixaram não somente de vir a Goa mas também à feitoria de Surat, abandonada pela família Gomes Loureiro, por causa de falência <sup>51</sup>. O fim do comércio do ópio marcou também para Damão a cessação das actividades dos estaleiros.

Com a ausência das trocas brasileiras, Goa tornou-se já no final da década de 1820, uma simples dependência económica de Bombaim.

### Considerações finais

O período analisado no presente estudo representou, acaso da História, a concretização do projecto pombalino de unificação económica do ultramar português pela procura da complementaridade entre os domínios atlânticos e aqueles situados além do cabo da Boa Esperança. Só que, contrariamente à visão do ministro de D. José I, ela não se podia realizar em torno de um centro receptor e distribuidor metropolitano. O Brasil, e mais particularmente o Rio de Janeiro, foi o verdadeiro eixo económico em volta do qual girou desde meados do século XVIII o comércio entre Lisboa e o Oriente. A chegada da Corte em 1808 simplesmente reforçou e legitimou a mudança do centro de gravidade.

Ao permitir o comércio directo entre os portos do ultramar, a Coroa conseguiu não somente um abastecimento suficiente dos territórios atlânticos mas também a sobrevivência comercial dos orientais. Nesse contexto, a independência do Brasil só podia provocar a desintegração do conjunto da organização. A metrópole não estava em condições de propor uma reconversão eficaz aos outros territórios ultramarinos, nem aliás de voltar a um sistema centralizado, por falta de capitais e sobretudo de mercado de consumo. Assim, a África oriental tornou-se rapidamente uma dependência comercial do Brasil, Goa já era nos anos 1830 uma zona periférica de secundária da economia de Bombaim, e Macau mergulhou num longo período de decadência, agravado ainda pela criação de Hong Kong.

<sup>45</sup> IAN/TT, Junta do Comércio, Maço 62, Caixa 204.

<sup>46</sup> A.P.E.B., Arquivo Colonial, Passaportes, Vol. 251.

<sup>47</sup> A navegação directa do Brasil para Macau só viria historicamente e desenvolver-se bem mais tarde, nos anos 1840, com a instalação de um consulado naquele porto, para a exportação de mão de obra chinesa (os coolies) para o Brasil.

<sup>48</sup> A.H.U., Caixas de Moçambique, Caixa 63, Documento 55.

<sup>49</sup> José CAPELA, *O escravismo colonial...* cit., p. 147.

<sup>50</sup> Idem, *Ibidem*, p. 151

<sup>51</sup> Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Junta do Comércio, Caixa 365, Pacote 1.