UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ADELIR WEBER

RELAÇÕES COMERCIAIS E ACUMULAÇÃO MERCANTIL: PORTUGAL, HAMBURGO E BRASIL ENTRE A COLÔNIA E A NAÇÃO

v. 1

SÃO PAULO

2008

ADELIR WEBER

RELAÇÕES COMERCIAIS E ACUMULAÇÃO MERCANTIL:

PORTUGAL, HAMBURGO E BRASIL ENTRE A COLÔNIA E A NAÇÃO

Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor.

Área de Concentração: História Econômica
Orientador: José Jobson de Andrade Arruda
Co-orientadora: Maria Cristina Moreira
Escola de Economia e Gestão da Universidade do Minho, Braga, Portugal
Co-orientador: Horst Pietschmann
Department für Geschichte Lateinamerikas an der Universität Hamburg, Alemanha

v. 1

SÃO PAULO
2008

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Weber, Adelir
W3731c

Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil entre a colônia e a nação/ Adelir Weber – 2008.
2v.

Orientador: José Jobson de Andrade Arruda
Tese (Doutorado em História Econômica) - Universidade de São Paulo – São Paulo, S.P.

1. Comércio 2. Brasil 3.Portugal 4. Balança de comércio 5. Cartas consulares I. Arruda, José Jobson de Andrade II. Título

FOLHA DE APROVAÇÃO

Adelir Weber

Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil entre a colônia e a Nação

Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor.

Área de Concentração: História Econômica

Aprovada em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

À minha querida família
Ao Instituto das Apóstolas do Sagrado Coração de Jesus
À Universidade do Sagrado Coração, Bauru-SP
À comunidade do Colégio São José, Bauru-SP

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho é o resultado de uma longa caminhada, um extenso percurso em que somente poderia ser realizado com o apoio de uma rede completa de amigos, colegas, instituições e professores. A eles devo cordialmente gratidão e receio que, devido ao espaço limitado, não possa enumerá-los todos.

Em primeiro lugar, agradeço especialmente ao meu orientador, Prof. Dr. José Jobson de Andrade Arruda, por todo apoio, estímulo e dedicação incansável nestes anos que foram fundamentais para que se realizasse este trabalho.

Ao Instituto das Irmãs Apóstolas de Sagrado Coração de Jesus, de que faço parte, pela oportunidade de realizar este estudo de doutoramento.

À Universidade de São Paulo, por ter possibilitado as condições para que este trabalho fosse realizado.

À CAPES, pela bolsa de doutoramento concedida através do Programa de Pós-graduação em História.

À Cátedra Jaime Cortesão que, por meio de seu programa de financiamento de estágio de pesquisa em Portugal, apoiou a pesquisa e o estágio no exterior, bem como ao Projeto Temático "Dimensões do Império Português", do qual faço parte e, especialmente, ao Núcleo Economia e Sociedade.

Ao Itamaraty e à Marinha do Brasil, por terem aberto os centros de documentação para que fosse realizada a pesquisa em seus arquivos.

Ao IHGB, especialmente a coordenadora, Dr.ª Regina Wanderley; ao Instituto Martius Staden em São Paulo, na pessoa da minha amiga Verônica; à Câmara de Comércio e Indútria Brasil-Alemanha, especialmente o setor Economic Department.

À Universidade do Sagrado Coração, criando as condições institucionais para que a pesquisa se viabilizasse.

Estendo meus agradecimentos às instituições e aos professores que me apoiaram durante a pesquisa, tanto em Portugal como na Alemanha: à Universidade de Lisboa, na pessoa do Prof. Dr. Antonio Augusto Marques de Almeida: à Universidade de Economia do Minho-Braga, particularmente a Prof.ª Dr.ª Maria Cristina Moreira, por ter me acolhido na Universidade e me orientando na pesquisa, contribuição significativa que nosso orientador a convidou para atuar como co-orientadora em Portugal.

Meus agradecimentos também ao Prof. Dr. Eduardo, da Universidade do Minho; o Prof. Dr. Aurélio de Oliveira, da Universidade do Porto pelas indicações bibliográficas; à Prof.ª Maria Tereza Rabaça Gaspar, da Universidade de Lisboa.

À Universidade Pública de Hamburgo, por ter me recebido, com destaque para o Prof. Dr. Horst Pietschmann, que, à semelhança da Dr.ª Maria Cristina Moreira, atuou como co-orientador na Alemanha. Ao Prof. Frank Glashoff proclamo imensa gratidão; Ao Dokusearch, na pessoa da Dr.ª Cludia Thorn; à Handelskammer-Hamburg, na pessoa da Dr.ª Carla Schumacker e o Prof. Dr. Otto-Ernst Krawehl, da Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo; ao Staatsarchiv de Hamburgo, na pessoa da Dr.ª Ursula Büttner; aos Professores do Centro de Estudos Latino-Americanos da Universidade de Hamburgo, Dr. Adiel Henrquez, Prof.ª Dr.ª Vânia Kahrsch e Prof. Dr. Hering.

Estendo minha gratidão também ao Prof. Dr. Alexandre Engel, da Universidade de Göttingen; os Professores Doutores Jürgen Schneider, Markus Denzel, Carl Von Ossietzky, Michael Eckert, Thomas Helmcke, Rainer Postel, Roland Sochor, Marcus Pfeil, Peter Leicher, Klaus Weber, Ina klotzhuber e Annette Schikarski, pelas valiosas indicações bibliográficas e sugestões a respeito da pesquisa.

Gratidão também aos atendentes dos arquivos e bibliotecas portugueses, alemães e brasileiros, por toda a dedicação e empenho em favorecer a pesquisa.

À querida Prof.ª Dr.ª Vera Ferlini, a quem agradeço imensamente pelo incentivo, dedicação e acompanhamento desta pesquisa. Meu muito obrigada também aos estimados professores, tanto da USP como da UNICAMP.

À Prof.ª Dr.ª Sylvia Lenz, da Universidade de Londrina, pelas sugestões e indicações bibliográficas; à Prof.ª Dr.ª Miryam Schuckar, pela ajuda nos contatos na Alemanha; à Prof.ª Dr.ª Eliane Simionato, por ajudar na elaboração das tabelas; ao Prof. Dr. Antonio Walter Junior e a Augusto Kapella, por ajudar na tradução de textos do alemão gótico e outros. A querida Margarete Ivo Andrade Costa, por ajudar na transcrição das cartas consulares, à Maria Aparecida Ferreira do Espírito Santo, pela digitação de parte do texto, à Vivian Fraga, pela versão do resumo, à Ana Cláudia de Marchi, por todo o estímulo e pela digitação da documentação do Arquivo do Itamaraty, e à querida Angela Moraes, que, com muita dedicação, fez a correção e a diagramação do texto.

Enfim, um agradecimento muito especial à minha querida comunidade do Colégio São José, e a todos que, direta ou indiretamente, viabilizaram este trabalho, meu muito obrigada.

RESUMO

WEBER, Adelir. **Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil entre a nação e a colônia**. 2008. 917 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

O foco desta tese é a relação comercial entre três pólos principais: Brasil, Portugal e Hamburgo. Em dois momentos distintos, antes da abertura dos portos, quando o Brasil é uma colônia portuguesa e, posteriormente, quando se torna um país autônomo. O fluxo comercial de Hamburgo com o Brasil, através de Portugal, é intenso a partir de 1796, ano em que as balanças de comércio o registram regularmente. Sendo mesmo Hamburgo, ao contrário do que se costuma pensar, o principal importador de efeitos coloniais brasileiros e, por decorrência, seu principal consumidor e distribuidor na Europa do Norte e Oriental. Depois da abertura dos portos, o movimento se retraiu, mas se recuperou nos anos seguintes a paz na Europa após a queda de Napoleão, voltando a ter papel significativo com a proclamação da Independência brasileira em relação a Portugal. Os principais produtos nesse estratégico comércio e importação hamburguesa era, sobretudo, o açúcar, couros e algodão. As fontes para o estudo foram as Balanças Gerais de Comércio de Portugal com seus Domínios e Nações Estrangeiras, as Balanças Comerciais de Hamburgo e os relatórios e as cartas consulares.

Palavras-chave: comércio, Brasil, Portugal, Hamburgo, balança de comércio, cartas consulares.

ABSTRACT

WEBER, Adelir. **Commercial relations and mercantile accumulation: Portugal, Hamburg and Brazil between the colony and the Nation**. 2008. 917 f. Thesis (Doctoral) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

The present work focus on the commercial relationship among the tree key poles Brazil, Portugal and Hamburg in two distinct moments: before the opening of the ports, when Brazil was a Portuguese colony, and afterwards, when Brazil became an independent country. The commercial flow from Hamburg to Brazil, through Portugal, is intense from 1796, the year when the trade balance started to register it regularly. In fact, contrary to what one may think, it was Hamburg the main importer of the effects from Brazil colony and therefore its major consumer and distributor along Northern and Oriental Europe. After the opening of the ports, the flow had retread but the peace recovered it on the following years, especially after Napoleon's fall when the flow had played a major role with the proclamation of the Brazilian Independence from Portugal. Sugar, leather and cotton were, above all, the principal products in this strategic trade and in the Hamburguese importation. The source of the study was the General Balance of Trade between Portugal and his Colonies and Nations, Hamburg's Balance of Trade, reports and consular letters.

Key words: trade, Brazil, Portugal, Hamburg, trade balance, consular letters.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Total da entrada de açúcar, café e índigo em Hamburgo e Holanda, procedentes de Bordeaux (1751-1752)..... 48
Gráfico 2: Importações hamburguesas da Inglaterra, França, Espanha e Portugal, 1753 (em marcos bancários)..... 91
Gráfico 3: Número total de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823)..... 120
Gráfico 4: Número total de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823). 121
Gráfico 5: Capacidade dos navios aportados em Hamburgo de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823) (porcentagem). 124
Gráfico 6: Exportação de linho da Silésia (1748-1788) (em táleres). 175
Gráfico 7: Exportações de linho do Condado de Ravensberg, 1755-1808 (em táleres)..... 181
Gráfico 8: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal (1765-1823)..... 223
Gráfico 9: Importação de Hamburgo em Portugal, em 1753 (em marcos bancários e porcentagem)..... 246
Gráfico 10: Importações portuguesas da Inglaterra, de 1703-1796 e de 1796-1815 (réis)..... 225
Gráfico 11: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes do Brasil (1814-1843)..... 290
Gráfico 12: Importações portuguesas das Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 346
Gráfico 13: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 358
Gráfico 14: Fluxo comercial entre Portugal e as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 366
Gráfico 15: *Superavit* entre exportações e importações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 369
Gráfico 16: Importações portuguesas das Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 376
Gráfico 17: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras de produtos brasileiros e de outras origens (1796-1831) (em réis)..... 382
Gráfico 18: Comparação entre importações e exportações portuguesas das Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis). 402
Gráfico 19: Participação absoluta dos países compradores de produtos brasileiros (1796-1831) (em réis).. 420
Gráfico 20: Comparação entre importações portuguesas de produtos brasileiros e sua reexportação para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 423
Gráfico 21: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (em réis)..... 431
Gráfico 22: Exportações portuguesas para Hamburgo (1796-1831) (em réis)..... 440
Gráfico 23: Comparação das exportações portuguesas para Hamburgo (1796-1831) (em réis)..... 441
Gráfico 24: Comparações das exportações portuguesas de produtos do Brasil e de outras origens para Hamburgo. 445
Gráfico 25: Exportações portuguesas para Hamburgo e outras Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis). 451
Gráfico 26: Exportações portuguesas para Hamburgo (1796-1831) (em réis)..... 452
Gráfico 27: Fluxo comercial, importações e exportações portuguesas em Hamburgo (valor absoluto anual e total) (1796-1831). 462
Gráfico 28: Importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis)..... 472
Gráfico 29: Exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis)..... 477
Gráfico 30: Posição relativa às importações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis). 480
Gráfico 31: Posição relativa às exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis). 483
Gráfico 32: Fluxo comercial entre Portugal e suas colônias (1796-1831) (mil réis)..... 496
Gráfico 33: *Superavit* das exportações e importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis). 497
Gráfico 34: Comparação entre importações e exportações portuguesas do Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis). 500
Gráfico 35: Importações portuguesas por regiões brasileiras (1796-1831) (réis)..... 506
Gráfico 36: Importações portuguesas do Brasil, por produto (1796-1831) (em réis)..... 511
Gráfico 37: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis)..... 516
Gráfico 38: Exportações portuguesas para o Brasil, por produto (1796-1831) (réis)..... 522
Gráfico 39:Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis)..... 549
Gráfico 40: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis)..... 577
Gráfico 41: Número de navios aportados nos portos de Lisboa e Porto..... 598

Gráfico 42: Número de navios que partiram dos portos de Lisboa e Porto..... 600
Gráfico 43: Número total de entradas e saídas de navios nos portos de Lisboa e Porto..... 600
Gráfico 44: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1796-1831) (quantidade). 606
Gráfico 45: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis). 611
Gráfico 46: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (em réis)..... 616
Gráfico 47: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (açúcar branco: arrobas e preço). 625
Gráfico 48: Importação portuguesa de açúcar branco brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade). 632
Gráfico 49: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (açúcar mascavado: arrobas e preço). 636
Gráfico 50: Importação portuguesa de açúcar mascavado brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem)..... 642
Gráfico 51: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (algodão: arrobas e preço). 646
Gráfico 52: Importação portuguesa de algodão brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade). 651
Gráfico 53: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (anil: arráteis e preço). 655
Gráfico 54: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (arroz: arrobas e preço). 659
Gráfico 55: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (café: arrobas e preço). 664
Gráfico 56: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros secos: arrobas e preço). 668
Gráfico 57: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tabaco: arrobas e preço). 673
Gráfico 58: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (cacau: arrobas e preço). 677
Gráfico 59: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros salgados: arrobas e preço). 681
Gráfico 60: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (pau-brasil: quintais e preço). 685
Gráfico 61: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (salsaparrilha: arrobas e preço). 689
Gráfico 62: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (ipecacuanha: arráteis e preço). 693
Gráfico 63: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (vaquetas: arrobas e preço). 697
Gráfico 64: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tapioca: arrobas e preço). 701
Gráfico 65: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (réis)..... 707
Gráfico 66: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (trigo: alqueires e preço)..... 713
Gráfico 67: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aniagens: quantidade e preço)..... 717
Gráfico 68: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (bretanhas: volume e preço)..... 721
Gráfico 69: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (brim: volume e preço)..... 725
Gráfico 70: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (crés: volume e preço)..... 729
Gráfico 71: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (linho: quintais e preço)..... 734
Gráfico 72: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (ferro: quintais e preço)..... 739
Gráfico 73: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cobre em folha: volume e preço)..... 743
Gráfico 74: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aço: volume e preço)..... 747
Gráfico 75: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (panos de linho: volume e preço)..... 751
Gráfico 76: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (calhamaços: volume e preço)..... 755
Gráfico 77: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (centeio: volume e preço)..... 759
Gráfico 78: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (vidro: volume e preço)..... 763
Gráfico 79: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cambraias: volume e preço)..... 767
Gráfico 80: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (armas brancas e de fogo: volume e preço)..... 771

Gráfico 81: Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (em réis e porcentagem)..... 779
Gráfico 82: Ordem de importância das importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (quantidade)..... 843
Gráfico 83: Importação portuguesa no Brasil: açúcar branco (arrobas) (1796-1831)..... 844
Gráfico 84: Importação portuguesa no Brasil: açúcar mascavado (arrobas) (1796-1831)..... 844
Gráfico 85: Importação portuguesa no Brasil: algodão (arrobas) (1796-1831)..... 845
Gráfico 86: Importação portuguesa no Brasil: tabaco (arrobas) (1796-1831)..... 845
Gráfico 87: Importação portuguesa no Brasil: couros secos (arrobas) (1796-1831)..... 846
Gráfico 88: Importação portuguesa no Brasil: arroz (arrobas) (1796-1831)..... 846
Gráfico 89: Importação portuguesa no Brasil: cacau (arrobas) (1796-1831)..... 847
Gráfico 91: Importação portuguesa no Brasil: couros salgados (arrobas) (1796-1831)..... 847
Gráfico 92: Importação portuguesa no Brasil: anil (arrobas) (1796-1831)..... 848
Gráfico 93: Importação portuguesa no Brasil: pau-brasil (quintais) (1796-1831)..... 848
Gráfico 94: Importação portuguesa no Brasil: ipecacuanha (arráteis) (1796-1831)..... 849
Gráfico 95: Importação portuguesa no Brasil: salsaparrilha (arrobas) (1796-1831)..... 849
Gráfico 96: Importação portuguesa no Brasil: vaquetas (arrobas) (1796-1831). 850
Gráfico 97: Ordem de importância das exportações portuguesas para as regiões brasileiras: quantidade (1796-1831)..... 886
Gráfico 98: Exportações portuguesas para o Brasil: bacalhau (quintais) (1796-1831)..... 887
Gráfico 99: Exportações portuguesas para o Brasil: manteiga (arrobas) (1796-1831)..... 887
Gráfico 100: Exportações portuguesas para o Brasil: aniagens (varas) (1796-1831)..... 888
Gráfico 101: Exportações portuguesas para o Brasil: bretanhas (peças) (1796-1831)..... 888
Gráfico 102: Exportações portuguesas para o Brasil: brim (peças) (1796-1831)..... 889
Gráfico 103: Exportações portuguesas para o Brasil: cambraia (peças) (1796-1831)..... 889
Gráfico 104: Exportações portuguesas para o Brasil: aço (quintais) (1796-1831)..... 890
Gráfico 105: Exportações portuguesas para o Brasil: azeite (almudes) (1796-1831)..... 890
Gráfico 106: Exportações portuguesas para o Brasil: panos de linho (varas) (1796-1831)..... 891

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Entrada de açúcar, café e índigo em Hamburgo e Holanda, procedentes de Bordeaux (1751-1752). 48
Tabela 2: Comércio hamburguês no século 17 (% do total das toneladas e em marcos bancários)..... 88
Tabela 3: Comércio marítimo hamburguês no século 18 (milhões de marcos bancários)..... 89
Tabela 4: Importações hamburguesas da Inglaterra, França, Espanha e Portugal, 1753 (em marcos bancários). 91
Tabela 5: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823). 119
Tabela 6: Capacidade dos navios aportados em Hamburgo de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823). 123
Tabela 7: Exportação de linho da Silésia (1748-1788) (em táleres)..... 175
Tabela 8: Exportações de linho do Condado de Ravensberg, 1755-1808 (em táleres)..... 180
Tabela 9: Número de navios aportados em Hamburgo de várias nações. 203
Tabela 10: Número de navios hamburgueses aportados em Hamburgo, procedentes diretamente dos portos do Brasil..... 233
Tabela 11: Importação de Hamburgo em Portugal, em 1753 (em marcos bancários e porcentagem)..... 246
Tabela 12: Importações portuguesas da Inglaterra, de 1703-1796 e de 1796-1815 (réis)..... 254
Tabela 13: Reconhecimento da Independência e os tratados do Brasil com as Nações..... 272
Tabela 14: Importações portuguesas para as Nações estrangeiras – representação absoluta (1796 - 1831). 328
Tabela 15: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras – representação absoluta (1796-1831). 333
Tabela 16: Importações portuguesas das Nações estrangeiras, representação absoluta e percentual (1796-1831) (mil réis). 342
Tabela 17: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras, representação absoluta (1796-1831) (em réis). 354
Tabela 18: Comparação das exportações e importações portuguesas totais para as Nações estrangeiras (1796-1831) (mil réis). 365
Tabela 19: *Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absoluto e relativo). 368
Tabela 20: Importações totais portuguesas das Nações estrangeiras, por produtos (1796-1831)..... 374
Tabela 21: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras, por origem (1796-1831) (mil réis).... 380
Tabela 22: *Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absolutos)..... 392
Tabela 23: Posição das reexportações portuguesas para as Nações estrangeiras de produtos brasileiros (1796-1831). 407
Tabela 24: Participação absoluta dos países compradores de produtos brasileiros (1796-1831) (mil réis). 416
Tabela 25: Comparação entre importações portuguesas de produtos brasileiros e sua reexportação para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis)..... 422
Tabela 26: Importações totais portuguesas de Hamburgo, por artigo (1796-1831)..... 429
Tabela 27: Exportações portuguesas para Hamburgo, por origem (1796-1831) (mil réis)..... 438
Tabela 28: Comparações das exportações portuguesas de produtos do Brasil e de outras origens para Hamburgo. 444
Tabela 29: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo e outros países (1796-1831). 449
Tabela 30: Fluxo comercial de importações e exportações portuguesas em Hamburgo (valor absoluto) (1796-1831). 461
Tabela 31: Importações portuguesas do Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis)..... 470
Tabela 32: Exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis)..... 475
Tabela 33: Posição relativa às importações portuguesas do Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis). 479
Tabela 34: Posição relativa às exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis). 482
Tabela 35: *Superavit* das exportações e importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis)..... 492
Tabela 36: Total de importações e exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis)..... 499

Tabela 37: Importações portuguesas por regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis)..... 504
Tabela 38: Importações portuguesas do Brasil, por produto (1796-1831) (mil réis)..... 509
Tabela 39: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis)..... 514
Tabela 40: Exportações portuguesas para o Brasil, por produto (1796-1831) (mil réis)..... 520
Tabela 41: Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis)..... 529
Tabela 42: Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis e porcentagem)..... 547
Tabela 43: Importações portuguesas das regiões brasileiras, 1796 a 1831 (porcentagem)..... 548
Tabela 44: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis)..... 559
Tabela 45: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis) (réis e porcentagem)..... 575
Tabela 46: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (porcentagem)..... 576
Tabela 47: Comparação das exportações e importações portuguesas totais para as Nações estrangeiras e colônias (1796-1831) (mil réis)..... 594
Tabela 48: Número de navios aportados nos portos de Lisboa e Porto..... 597
Tabela 49: Número de navios que partiram dos portos de Lisboa e Porto..... 599
Tabela 50: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1796-1831) (quantidade)..... 605
Tabela 51: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1896-1831) (em réis)..... 610
Tabela 52: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (produtos).... 615
Tabela 53: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831)..... 623
Tabela 54: Importação portuguesa de açúcar branco brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem)..... 630
Tabela 55: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831)..... 634
Tabela 56: Importação portuguesa de açúcar mascavado brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem)..... 640
Tabela 57: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831)..... 644
Tabela 58: Importação portuguesa de algodão brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem). 649
Tabela 59: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (anil)..... 653
Tabela 60: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (arroz)..... 657
Tabela 61: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (café)..... 662
Tabela 62: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros secos)..... 666
Tabela 63: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tabaco)..... 671
Tabela 64: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (cacau)..... 675
Tabela 65: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros salgados). 679
Tabela 66: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (pau-brasil).. 983
Tabela 67: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (salsaparrilha)..... 687
Tabela 68: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (ipecacuanha)..... 691
Tabela 69: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (vaquetas).... 695
Tabela 70: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tapioca)..... 699
Tabela 71: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (quantidade, valor em réis e porcentagem)..... 706
Tabela 72: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (trigo: quantidade e valor)..... 711
Tabela 73: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aniagens: quantidade e valor)..... 715
Tabela 74: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (bretanhas: quantidade e valor)..... 719
Tabela 75: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (brim: quantidade e valor)..... 723
Tabela 76: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (crés: quantidade e valor)..... 727
Tabela 77: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (linho: quantidade e valor)..... 732
Tabela 78: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (ferro: quantidade e valor)..... 736
Tabela 79: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cobre em folha: quantidade e valor)... 741
Tabela 80: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aço: quantidade e valor)..... 745
Tabela 81: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (panos de linho: quantidade e valor)... 749
Tabela 82: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (calhamaços: quantidade e valor)..... 753
Tabela 83: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (centeio: quantidade e valor)..... 757
Tabela 84: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (vidro: quantidade e valor)..... 761

Tabela 85: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cambraias: quantidade e valor)..... 765
Tabela 86: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (armas de fogo e armas brancas: quantidade e valor)..... 769
Tabela 87: Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (em réis e porcentagem)..... 775
Tabela 88: Importações portuguesas do Brasil: açúcar branco (arrobas/réis) (1796-1831)..... 787
Tabela 89: Importação de Portugal no Brasil: açúcar mascavado (arrobas/réis) (1796-1831)..... 792
Tabela 90: Importação de Portugal no Brasil: algodão (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 801
Tabela 91: Importação de Portugal no Brasil: tabaco (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 804
Tabela 92: Importação de Portugal no Brasil: couros secos (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 807
Tabela 93: Importação de Portugal no Brasil: arroz (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 811
Tabela 94: Importação de Portugal no Brasil: cacau (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 814
Tabela 95: Importação de Portugal no Brasil: café (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 817
Tabela 96: Importação de Portugal no Brasil: couros salgados (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 820
Tabela 97: Importação de Portugal no Brasil: anil (arráteis/ réis) (1796-1831)..... 823
Tabela 98: Importação de Portugal no Brasil: pau-brasil (quintais/ réis) (1796-1831)..... 826
Tabela 99: Importação de Portugal no Brasil: ipecacuanha (arráteis/ réis) (1796-1831)..... 829
Tabela 100: Importação de Portugal no Brasil: salsaparrilha (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 892
Tabela 101: Importação de Portugal no Brasil: vaquetas (arrobas/ réis) (1796-1831)..... 835
Tabela 102: Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (quantidade/ porcentagem)..... 842
Tabela 103: Exportação de Portugal para o Brasil: bacalhau: (quintais) (1796-1831)..... 857
Tabela 104: Exportação de Portugal para o Brasil: manteiga (arrobas) (1796-1831)..... 860
Tabela 105: Exportação de Portugal para o Brasil: aniagens (varas) (1796-1831)..... 863
Tabela 106: Exportação de Portugal para o Brasil: bretanhas (peças) (1796-1831)..... 866
Tabela 107: Exportação de Portugal para o Brasil: brim (peças) (1796-1831)..... 869
Tabela 108: Exportação de Portugal para o Brasil: cambraia (peças) (1796-1831)..... 872
Tabela 109: Exportação de Portugal para o Brasil: aço (quintais) (1796-1831)..... 875
Tabela 110: Exportação de Portugal para o Brasil: azeite (almudes) (1796-1831)..... 878
Tabela 111: Exportação de Portugal para o Brasil: panos de linho (varas) (1796-1831)..... 881
Tabela 112: Exportações portuguesas para o Brasil: produtos (quantidade e porcentagem)..... 885

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **21**

CAPÍTULO 1 A CONJUNTURA HAMBURGUESA AO FINAL DO SÉCULO 18 E INÍCIO DO SÉCULO 19 **25**

1.1 O SIGNIFICADO POLÍTICO E ECONÔMICO DE HAMBURGO NO CONTEXTO ALEMÃO 25

1.1.1 A ALEMANHA PRÉ-INDUSTRIAL 25

1.2 A PRAÇA COMERCIAL DE HAMBURGO NO SÉCULO 18 E PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO 19 46

1.2.1 PANORAMA DAS CIDADES HANSEÁTICAS 46

1.2.2 HAMBURGO COMO ENTREPOSTO COMERCIAL 52

1.2.3 REDE DE NAVEGAÇÃO HAMBURGUESA COM AS NAÇÕES 77

1.2.4 HAMBURGO FACE ÀS NAÇÕES EUROPÉIAS 86

1.2.5 INFLUÊNCIAS POLÍTICAS E CONJUNTURAIS SOBRE O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO E DA NAVEGAÇÃO HAMBURGUESES 93

1.3 MERCADORES DA PRAÇA COMERCIAL DE HAMBURGO 125

1.3.1 SETOR INDUSTRIAL HAMBURGUÊS 134

1.4 O COMÉRCIO HAMBURGUÊS NA ECONOMIA DO ATLÂNTICO, ENTRE FINS DO SÉCULO 18 E INÍCIOS DO SÉCULO 19 141

1.4.1 REDIRECIONAMENTO DAS RELAÇÕES COMERCIAIS ULTRAMARINAS HAMBURGUESAS 158

1.4.2 PRODUTOS TRANSACIONAIS NO COMÉRCIO HAMBURGUÊS DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO 166

15. A PRÉ-INDÚSTRIA ALEMÃ VOLTADA AO COMÉRCIO INTERNACIONAL 168

CAPÍTULO 2 HAMBURGO E O IMPÉRIO LUSO-BRASILEIRO **191**

2.1 RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO 191

2.2 UMA ESTRATÉGIA TRIANGULAR: AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL, PORTUGAL E HAMBURGO 224

2. 3 A ECONOMIA BRASILEIRA NO SISTEMA ECONÔMICO INTERNACIONAL NO FINAL DO SÉCULO 18 E INÍCIO DO SÉCULO 19 249

2.4 TRATADO DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO ENTRE AS CIDADES HANSEÁTICAS E O BRASIL 273

2.5 COMÉRCIO DIRETO ENTRE BRASIL E HAMBURGO 280

2.6 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR BRASILEIRO EM HAMBURGO 304

2.6.1 AÇÚCAR DE CANA *VERSUS* AÇÚCAR DE BETERRABA, NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO 19 306

CAPÍTULO 3 O COMÉRCIO ENTRE PORTUGAL BRASIL E HAMBURGO POR MEIO DAS FONTES QUANTITATIVAS (1796-1831) **313**

3.1 AS BALANÇAS DE COMÉRCIO 313

3.1.1 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: IMPORTAÇÕES, 1796 A 1831 325

3.1.2 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: EXPORTAÇÕES, 1796 A 1831 330

3.1.3 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: IMPORTAÇÃO: REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL 335

3.1.4 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: EXPORTAÇÕES (REPRESENTAÇÕES ABSOLUTA E PERCENTUAL) 348

3.1.5 FLUXO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS 360

3.1.6 COMPARAÇÕES DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS TOTAIS DAS NAÇÕES ESTRANGEIRAS, 1796 A 1831 (MIL RÉIS) 367
3.1.7 ANÁLISE DAS IMPORTAÇÕES TOTAIS PORTUGUESAS DAS NAÇÕES ESTRANGEIRAS (POR PRODUTOS) 371
3.1.8 ANÁLISE DAS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS POR ORIGEM (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL) 377
3.1.9 FLUXO COMERCIAL DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS 383
3.2 ANÁLISE DAS REEXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS 403
3.2.1 PORTUGAL – REEXPORTAÇÕES DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS: POSIÇÃO 403
3.2.2 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: REEXPORTAÇÕES DE PRODUTOS BRASILEIROS 409
3.2.3 COMPARAÇÕES ENTRE COMÉRCIO DE IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS DO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS 421
3.3 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO 424
3.3.1 PORTUGAL – HAMBURGO: IMPORTAÇÕES (REPRESENTAÇÕES ABSOLUTA E PERCENTUAL) 424
3.3.2 PORTUGAL – HAMBURGO: EXPORTAÇÕES (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL) 432
3.3.3 COMPARAÇÕES DAS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA HAMBURGO, ORIGEM (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL) 442
3.3.4 PORTUGAL – HAMBURGO: EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS DO BRASIL PARA HAMBURGO E OUTRAS NAÇÕES ESTRANGEIRAS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL) 446
3.3.5 FLUXO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO 453

CAPÍTULO 4 EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE SUAS COLÔNIAS, 1796 A 1831 465
4.1 COMÉRCIO PORTUGUÊS COM SUAS COLÔNIAS: MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO 465
4.1.1 PORTUGAL IMPORTAÇÕES COLONIAIS REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL 468
4.1.2 PORTUGAL – EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS SUAS COLÔNIAS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL) 473
4.1.3 POSIÇÃO RELATIVA ÀS IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DO BRASIL E OUTRAS COLÔNIAS 478
4.1.4 POSIÇÃO RELATIVA AS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA O BRASIL E OUTRAS COLÔNIAS 481
4.1.5 FLUXO DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE SUAS COLÔNIAS 484
4.1.6 FLUXO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E SUAS COLÔNIAS 498
4.2 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E O BRASIL, POR REGIÕES 501
4.2.1 PORTUGAL – BRASIL: IMPORTAÇÕES POR REGIÕES (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PORCENTAGEM) 502
4.2.2 PORTUGAL – IMPORTAÇÕES DO BRASIL POR PRODUTOS 507
4.2.3 PORTUGAL – BRASIL: EXPORTAÇÕES POR REGIÕES (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PORCENTAGEM) 512
4.2.4 PORTUGAL – BRASIL: EXPORTAÇÕES POR PRODUTOS 517

4.3 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL PARA AS REGIÕES BRASILEIRAS POR PRODUTOS 523
4.3.1 PORTUGAL – BRASIL: IMPORTAÇÕES DAS REGIÕES BRASILEIRAS (POR PRODUTOS) 523
4.3.2 PORTUGAL – BRASIL: EXPORTAÇÕES PARA AS REGIÕES BRASILEIRAS (POR PRODUTOS) 553
4.4 ANÁLISE RESULTADO FINAL DO EXERCÍCIO DO MOVIMENTO COMERCIAL DE PORTUGAL COM AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS E PORTUGAL COM AS SUAS COLÔNIAS 583
4.5 NÚMERO DE NAVIOS PORTUGUESES E ESTRANGEIROS QUE ENTRARAM E SAÍRAM COM CARGAS PELAS BARRAS DE LISBOA E PORTO 596

CAPÍTULO 5 ANÁLISE DOS PRINCIPAIS PRODUTOS COLONIAIS COMERCIALIZADOS ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO 601
5.1 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: REEXPORTAÇÕES DOS PRINCIPAIS PRODUTOS (QUANTIDADES) 601
5.1.1 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: REEXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA EM RÉIS) 607
5.2 PORTUGAL – HAMBURGO: PRINCIPAIS PRODUTOS BRASILEIROS DE REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO (PREÇOS, QUANTIDADES E VALOR ABSOLUTO EM RÉIS) 612
5.2.1 PRODUTOS EXPORTADOS POR PORTUGAL PARA HAMBURGO 612
5.2.2 EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA HAMBURGO 614
5.2.2.1 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR BRANCO 617
5.2.2.1.1 BALANÇO GERAL ENTRE A IMPORTAÇÃO PORTUGUESA DE AÇÚCAR BRANCO NO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO 626
5.2.2.2 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR MASCAVADO 633
5.2.2.2.1 BALANÇO GERAL ENTRE A IMPORTAÇÃO PORTUGUESA DE AÇÚCAR MASCAVADO NO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO 637
5.2.2.3 O COMÉRCIO DO ALGODÃO 643
5.2.2.3.1 BALANÇO GERAL ENTRE A IMPORTAÇÃO PORTUGUESA DE ALGODÃO NO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO 647
5.2.2.4 O COMÉRCIO DO ANIL 652
5.2.2.5 O COMÉRCIO DO ARROZ 656
5.2.2.6 O COMÉRCIO DO CAFÉ 660
5.2.2.7 O COMÉRCIO DOS COUROS SECOS 665
5.2.2.8 O COMÉRCIO DO TABACO 669
5.2.2.9 O COMÉRCIO DO CACAU 674
5.2.2.10 O COMÉRCIO DOS COUROS SALGADOS 678
5.2.2.11 O COMÉRCIO DO PAU-BRASIL 682
5.2.2.12 O COMÉRCIO DA SALSAPARRILHA 686
5.2.2.13 O COMÉRCIO DA IPECACUANHA 690
5.2.2.14 O COMÉRCIO DE VAQUETAS 694
5.2.2.15 O COMÉRCIO DA TAPIOCA 698
5.3 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO 702
5.3.1 PRODUTOS IMPORTADOS POR PORTUGAL DE HAMBURGO 702

5.4 PORTUGAL – HAMBURGO: PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO PORTUGUESA EM HAMBURGO (PREÇOS, QUANTIDADES E VALORES) 705
5.4.1 O COMÉRCIO DO TRIGO 708
5.4.2 O COMÉRCIO DE ANIAGENS 714
5.4.3 O COMÉRCIO DAS BRETANHAS 718
5.4.4 O COMÉRCIO DAS PEÇAS DE BRIM 722
5.4.5 O COMÉRCIO DE PEÇAS DE CRÉS 726
5.4.6 O COMÉRCIO DE LINHO 730
5.4.7 O COMÉRCIO DE FERRO 735
5.4.8 O COMÉRCIO DE COBRE EM FOLHA 740
5.4.9 O COMÉRCIO DE AÇO 744
5.4.10 O COMÉRCIO DE PANOS DE LINHO 748
5.4.11 O COMÉRCIO DE CALHAMAÇOS 752
5.4.12 O COMÉRCIO DE CENTEIO 756
5.4.13 O COMÉRCIO DE VIDRO 760
5.4.14 O COMÉRCIO DE CAMBRAIAS 764
5.4.15 O COMÉRCIO DE ARMAS BRANCAS E DE FOGO 768

CAPÍTULO 6 ANÁLISE QUANTITATIVA DOS PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS E IMPORTADOS POR PORTUGAL DO BRASIL 772

6.1 PORTUGAL – BRASIL: PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS (PREÇOS E QUANTIDADES) 772
6.2 VARIEDADE DE PRODUTOS IMPORTADOS POR PORTUGAL NO BRASIL 780
6.3 ANÁLISE ESPECÍFICA DOS PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO PORTUGUESA NO BRASIL 782
6.3.1 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR BRANCO 782
6.3.2 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR MASCAVADO 789
6.3.3 O COMÉRCIO DO ALGODÃO 794
6.3.4 O COMÉRCIO DO TABACO 803
6.3.5 O COMÉRCIO DOS COUROS SECOS 806
6.3.6 O COMÉRCIO DO ARROZ 809
6.3.7 O COMÉRCIO DO CACAU 813
6.3.8 O COMÉRCIO DO CAFÉ 816
6.3.9 O COMÉRCIO DOS COUROS SALGADOS 819
6.3.10 O COMÉRCIO DO ANIL 822
6.3.11 O COMÉRCIO DO PAU-BRASIL 825
6.3.12 O COMÉRCIO DE IPECACUANHA 828
6.3.13 O COMÉRCIO DE SALSAPARRILHA 831
6.3.14 O COMÉRCIO DE VAQUETAS 834
6.3.15 SÍNTESE DO COMÉRCIO DAS IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DO BRASIL 837
6.4 RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA O BRASIL 841
6.4.1 VARIEDADE DE PRODUTOS EXPORTADOS POR PORTUGAL AO BRASIL 851
6.4.2 O COMÉRCIO DO BACALHAU 856
6.4.3 O COMÉRCIO DA MANTEIGA 859
6.4.4 O COMÉRCIO DE ANIAGENS 862
6.4.5 O COMÉRCIO DE BRETANHAS 865
6.4.6 O COMÉRCIO DE PEÇAS DE BRIM 868
6.4.7 O COMÉRCIO DE CAMBRAIA 871
6.4.8 O COMÉRCIO DE AÇO 874
6.4.9 O COMÉRCIO DE AZEITE 877
6.4.10 O COMÉRCIO DE PANOS DE LINHO 880
6.4.11 SÍNTESE DO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO PORTUGUÊS PARA O BRASIL 883

CONSIDERAÇÕES FINAIS **892**

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS **897**

INTRODUÇÃO

Esta tese enfoca, essencialmente, as relações comerciais entre o Brasil – em seus dois momentos, de colônia portuguesa e país independente –, Portugal e Hamburgo, cobrindo o vasto período de 1796 a 1831, limites fixados pela série contínua das Balanças de Comércio entre Portugal, seus Domínios e as Nações Estrangeiras. Apesar de centrada no movimento comercial entre os pólos citados, a abordagem é muito mais ampla, pois envolve atividades industriais nos países europeus, especialmente na Alemanha e Portugal, questões de relações internacionais, sobretudo considerando-se a complexidade do momento em tela, pois, como sabemos, as guerras quase ininterruptas entre os fins do século 18 e inícios do século 19, tornaram este num dos períodos mais conturbados da história, responsáveis, inclusive, pelo massivo deslocamento da Corte portuguesa para o Brasil, como analisou em livro recente o professor José Jobson de Andrade Arruda.

O objetivo inicial de nosso projeto de tese era extremamente simples, pois se tratava de repetir, de certa forma, o padrão de tratamento conferido por nosso orientador ao seu próprio estudo, pioneiro entre nós, sobre *O Brasil no Comércio Comercial*, baseado na documentação das Balanças organizadas pelo contador Maurício José Teixeira de Moraes. Nesse caso, nossos limites cronológicos estariam entre 1796 e 1811, pois estes eram os microfilmes disponibilizados por nosso orientador, adquiridos nos anos 1970, a partir da série existente na Biblioteca Nacional de Lisboa. passaríamos a compor, nesse caso, um conjunto de trabalhos setoriais sobre as relações de comércio do Império português, a exemplo do trabalho sobre o comércio entre a Itália e Portugal, do próprio professor Jobson, ainda inédito, e de outro trabalho, de José Carlos Fernandes Galati sobre o comércio de Portugal com a França. Um trabalho preliminar sobre as relações com Hamburgo havia sido iniciado por Osvaldo Pagnozi, destinado a se tornar uma dissertação de mestrado, mas que não foi concluído, tendo passado apenas pela etapa da qualificação.

Na medida em que nosso orientador considerava fundamental a continuidade desse trabalho, retomamos o caminho original, ampliando consideravelmente a cronologia e a massa documental compulsada. De fato, tendo sido contemplada com uma bolsa de doutoramento da CAPES, junto ao programa de bolsas da Cátedra Jaime Cortesão/ Instituto Camões, tivemos a oportunidade única de percorrer arquivos portugueses e alemães. Em Braga, orientada pela Professora Maria Cristina Moreira, consultamos o acervo digitalizado das Balanças de Comércio da Universidade do Minho e, no arquivo de obras raras, consultamos várias correspondências do consulado português em Hamburgo e outras correspondências enviadas pelas autoridades hamburguesas ao Conde da Barca. Em Lisboa, consultamos os relatórios consulares no Arquivo da Torre do Tombo e outros valiosos documentos confirmando as relações entre Portugal e Alemanha, na Biblioteca Nacional.

A estada em Portugal deu-nos a oportunidade de um deslocamento altamente compensador à cidade de Hamburgo. Lá, sob orientação do professor Horst Pietchmann, trabalhamos uma vasta documentação sobre o comércio de Hamburgo, muitos deles escritos em alemão gótico, exigindo muitos esforços para serem traduzidos, mas cuja incorporação à tese realmente fariam enorme diferença, pois, até o momento, todos os trabalhos realizados neste âmbito haviam se baseado exclusivamente nas Balanças de Comércio portuguesas, ao passo que os dados colhidos nos arquivos hamburgueses propiciavam-nos um olhar crítico comparativo sobre a documentação. Altamente positivo foi o fato de, ao lado da documentação quantitativa, encontramos ampla massa documental qualitativa, na forma de cartas consulares, relatórios, que permitiram um entrosamento entre os dois tipos de fontes, experiência que nosso orientador já havia realizado quando da elaboração de sua tese de doutoramento, em que se buscava um adensamento da análise qualitativa pela utilização adequada da documentação quantitativa. Estamos cientes de que os números, assim como todos os documentos, foram construídos, por isso mesmo não os entendemos como realidades

objetivas e inquestionáveis, verdades absolutas. Eles são apenas o ponto de partida e não de chegada do conhecimento, mas também não são mais positivistas por sua essência. Os desafios atuais para fazer uma pesquisa que se traduza numa tese de história econômica são muitos. O principal deles, contudo, é uma espécie de resistência à história econômica, muitas vezes identificada com o marxismo, que passou a sofrer uma severa desconstrução com o pós-modernismo. Os aficionados da história cultural, por outro lado, desconsideram a história econômica como um objeto desejável de estudo, mal percebendo, aliás, de que a própria história cultural foi alvo quando da hegemonia absoluta da história econômica e social nos meados dos anos 1950.

Em síntese, nossa meta é especificar a natureza das relações comerciais entre o Brasil, fulcro de nossa atenção, Portugal e a cidade de Hamburgo, com a finalidade de aquilatar a importância desse escoadouro europeu para as mercadorias brasileiras, uma espécie de centro distribuidor de produtos originários de várias partes do mundo, mais especificamente, de produtos coloniais. Por desdobramento, a importância relativa da colônia brasileira face às demais colônias do Império português ficaria explicitada, da mesma forma que a importância econômica dos produtos ultramarinos nas receitas portuguesas, oriundas da balança comercial. A especificação do tipo de produto, quantidades, valores, terá como conseqüência a demonstração do grau de interseção do comércio colonial brasileiro com o movimento internacional. Desde que temos a possibilidade de analisar este movimento antes e depois da abertura dos portos, será possível perceber a diferença entre os padrões de comércio em regime de monopólio e em regime de concorrência, especialmente num regime de concorrência, cujos privilégios alcançados por via de tratados preferenciais estabeleciam um verdadeiro imperialismo do comércio livre, exercido pelo Império britânico, conforme estudo recente do Professor Jobson, o texto *Uma colônia entre dois Impérios: a abertura dos portos brasileiros 1800-1808*.

No fundo, o projeto inicial da pesquisa sofreu intensas alterações porque obedeceu aos ditames da pesquisa, como, aliás, é próprio do ofício do bom historiador. Os projetos excessivamente enrijecidos tornam-se camisas de força, nos quais tendemos a forçar os documentos. Não é o caso desta tese, que se distribui da seguinte forma. No primeiro capítulo, traçamos um panorama relativo a conjuntura hamburguesa no final do século 18 e início do século 19, em que abordaremos o significado político e econômico de Hamburgo no contexto alemão, mais especificamente um panorama sobre as condições para a Revolução Industrial na Alemanha. Abordaremos também a praça comercial de Hamburgo, sua relação comercial com as praças internacionais, o setor industrial em Hamburgo e os mercadores que realizavam as relações comerciais. Trataremos o comércio hamburguês na economia do Atlântico no período supracitado e os produtos que, direta ou indiretamente, participaram do movimento de exportação e importação comercial atlântico hamburguês. Segue-se, no segundo capítulo, uma abordagem relativa ao comércio entre Brasil, Portugal e Hamburgo. Primeiramente, analisaremos o comércio entre Portugal e Hamburgo e em seguida o comércio entre Portugal Brasil e Hamburgo e, a partir da abertura dos portos brasileiros, o redirecionamento do comércio hamburguês direto com o Brasil. No terceiro, analisaremos o comércio entre Portugal, Brasil e Hamburgo, nos anos de 1796 a 1831, através das fontes quantitativas. Em um primeiro momento, analisaremos o movimento comerciais português com as Nações; em seguida, as reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras e, por fim, analisaremos o movimento comercial entre Portugal e Hamburgo e o impacto dos produtos brasileiros nesse comércio. No quarto capítulo, trataremos do comércio entre Portugal e suas colônias, a posição de cada uma delas no comércio de importação e exportação; abordaremos especificamente o movimento do comércio de importação e exportação entre Portugal e as diversas regiões brasileiras. No quinto capítulo, empreendemos a análise dos principais produtos comercializados entre Portugal e Hamburgo. Finalmente, no sexto capítulo, abordaremos a análise dos principais produtos no comércio entre Portugal e o Brasil.

CAPÍTULO 1 A CONJUNTURA HAMBURGUESA AO FINAL DO SÉCULO 18 E INÍCIO DO SÉCULO 19

1.1 O SIGNIFICADO POLÍTICO E ECONÔMICO DE HAMBURGO NO CONTEXTO ALEMÃO

1.1.1 A ALEMANHA PRÉ-INDUSTRIAL

As dificuldades para se compreender, minimamente, a história do Estado alemão remontam à época da fundação oficial, por Otto I, do Sacro Império Romano Germânico, em fins do século 10.°. O Império Alemão, até o século 19, não possuía um território integrado, com um centro econômico e administrativo:

> Na Alemanha, há quatro cidades livres: há diferentes Potências com Governos mistos; e há outras Soberanias, cujos Governos são absolutos; como é possível, com estas diferentes Constituições e Legislação, que possa esta mesma gente ter idéias de união, de ordem e de raciocínio civil, sendo estes povos revestidos de diferentes princípios, e vivendo todos continuamente entre si em comunicação diária? Como é possível que a ordem da Educação Civil, sendo variada, não seja o modo de pensar também diferente nesta gente? Que sendo as Regulações e Leis analisadas nas diferentes Universidades de Alemanha, por variadas opiniões, não seja a Conformidade Civil perturbada, enquanto há nos princípios uma diversidade de pareceres? Assim, concluo que, enquanto a Alemanha não tiver um só Governo, uma só Lei, e uma só Educação Civil, é improvável que todos os Congressos do Mundo, possam organizar esta porção de gente a uma opinião exata e com toda conformidade de obediência civil, que causa aquela móbil moral que se chama em todas as outras Nações patriotismo nacional.[1]

Enquanto outros países consolidavam-se em Estados Nacionais, com um só poder estatal central e uma só religião oficial, a nação alemã manteve-se dividida. Montanhas e vias

[1] "Enquanto à Alemanha, julgo, será impossível vir ao fim de calar esta doutrina, conquanto sem barreiras, há estados que se tocam; que gozam de diferentes Constituições, e de diferentes Legislações. Como é possível amalgamar-se diferentes opiniões sobre um só ponto de vista político, se há objetos intermediários, que desviam os raios ópticos em diferentes direções? Como é natural à vista humana que povos que se tocam sem alguma barreira física, ou moral, nem em língua, nem em costumes, nem em maneiras, podem ver outros gozarem de diferentes leis, civis e religiosas, de outros privilégios, e outras regalias, que não cuidam no modo de melhorar, se é possível a sua situação política?". Carta do Ministro português em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Thomas Antônio de Vilanova Portugal. Hamburgo, 21 de julho de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre**

delimitavam sua divisão em ducados, arcebispados, eleitorados, principados e Cidades-Estado.[2] Estas estruturas, freqüentemente, desenvolviam ligações mais estreitas com regiões não germânicas do que uma com as outras.[3] Por séculos, as terras germânicas serviram, portanto, como intermediárias sobre o gradiente entre Oeste e Leste: "De fato, desde o século 16, o gradiente oeste tornou-se mais pronunciado; seus vizinhos ocidentais receberam múltiplos estímulos de expansão colonial cujos efeitos sobre a Alemanha foram muito atenuados."[4] Na época da Reforma de 1517, as divisões da Alemanha passaram a ser não somente políticas mas também religiosas, com alguns príncipes aderindo ao protestantismo, permanecendo os imperadores, da dinastia dos Habsburgos, católicos.[5]

É, portanto, de grande importância para a história da Alemanha ter encontrado sua identidade nacional primeiro na esfera cultural da literatura e da filosofia e que isto tenha sido secundariamente seguido pela unificação econômica na união aduaneira de 1834, enquanto sua união política teve de aguardar até 1871.[6] Foi pelo Tratado de Paz de Vestfália, em 1648, que se oficializou a existência de dois credos na Alemanha, o protestante e o católico, de maneira que o protestantismo pode ser seguido ao Norte, enquanto que o Sul manteve-se católico.

Ao longo do século 18, apresenta-se a divisão entre a dinastia prussiana e a austríaca. A Áustria dos Habsburgos se volta para a defesa a Leste e Sudoeste de seu território, abrindo

---

Portugal e o Consulado em Hamburgo. Dos anos 1820 a 1827. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[2] "Enquanto outros países consolidavam-se em Estados Nacionais, com um só poder estatal central e uma religião oficial, a nação alemã manteve-se fragmentada em mais de quatrocentos principados e algumas Cidades-Estado. A decadência culminou com a derrota dos Habsburgos na Guerra dos Trinta Anos, na primeira metade do século 17, com cerca de um terço de sua população dizimada". LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 29.

[3] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998 Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914.** (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 78.

[4] BORCHARDT, 2001, loc. cit.

[5] LENZ, op. cit., p. 29.

[6] BORCHARDT, op. cit., p.85.

mão, após o Tratado de 1648, das pretensões territoriais na divisa com a França.[7] A monarquia austríaca, desde aquela época, um sistema de governo conservador, valorizando as grandes extensões de terras, era um Estado mantenedor, mesmo depois da Revolução Francesa, do equilíbrio diplomático por meio da tradição dos casamentos e ao mesmo tempo acolhedor, não importando a procedência dos povos, língua, credos e mesmo religião; a expansão de seu território culminou em 1867, na formação da monarquia dupla: o Império austro-húngaro.[8]

Quanto à dinastia Hohenzollern, do Reino Brandenbug-Prússia, sob o governo de Frederico Guilherme, visou à consolidação de um Estado centralizado, burocrático e militarizado, de modo a fortalecer sua nação, adotando como *slogan*: "Tudo para o povo, mas nada através do povo."[9] Este governo promove o povoamento de vastas áreas vazias, asilando protestantes, como os huguenotes e outros. Proporcionaram a vinda de famílias judaicas para desenvolverem o comércio e a indústria prussiana.[10] Investiram na construção de estradas e na abertura de hidrovias, visando a um maior intercâmbio de mercadorias, de modo a proporcionar a economia e a modernização do Estado.[11] Tanto a Prússia como a Áustria dominavam os Estados menores do Império, isso para manter a tradição de uma sociedade estamental, nobiliárquica e agrária ou para racionalizar o sistema governamental, investimento na formação militar, no incremento e na viabilização do comércio e da produção.[12] Em 1806, temos a sentença final daquela Alemanha, com a abdicação do Imperador Francisco II.

---

[7] RAFF, Diether. **Deutsche Geschichte, vom alten Reich zum vereinten Deutschland**. Auflage 6, Wilhelm Heyne Verlag: München, 1997. p. 49; LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 30.
[8] HANTSCH, Hugo. **Die Geschichte, Österreichs (1648-1918)**. 2 Bd . Wien: Styria, 1968. p. 374; LENZ, 1999, loc. cit., 30.
[9] RAFF, op. cit., p. 49.
[10] ENGELMANN, Bernt. **Wir Unternanen**. Wien: C. Bertelsmann, 1973. p. 181.
[11] RAFF, op. ci.t, p. 171.
[12] LENZ, 1999, loc. cit.

A situação germânica no centro da Europa e sua falta de unidade política envolviam-na mais freqüentemente em conflito políticos que os países periféricos. Tornou-se com freqüência a cena de destrutivas guerras, como a Guerra dos Trinta Anos, que devastou o país política e economicamente. No século 17, as guerras em algumas partes do Império foram devastadoras.[13] Governantes e seus súditos permaneciam completamente atentos ao risco de guerra e isto retardou o crescimento da interdependência econômica entre as regiões.[14] Em 1789, a Alemanha ainda permanecia politicamente dividida entre 314 territórios independentes e sujeita a mais de 1.400 taxas de cavaleiros imperiais.[15]

Havia pouca mobilidade na sociedade alemã pré-industrial; não se mantinham linhas rígidas de demarcação entre os Estados, mas eram com freqüência enfaticamente reforçados.[16] Muitas regras tradicionais de *status* ainda dominavam a vida nas aldeias e cidades no século 18, encasulando o indivíduo na segurança social. Pressionava-se rigidamente suas atividades econômicas em um molde político-social, conformando a iniciativa individual e as inovações.[17] Na verdade, as guildas urbanas perderam parte do seu controle sobre a indústria e o comércio, à medida que se desenvolveram na Alemanha os artesãos rurais e manufaturas;[18] como estimativa, a indústria rural correspondia a um terço de todos os artesãos em 1800, porém os artesãos rurais eram com freqüência apenas assimilados à hierarquia rural e, portanto, sem liberdade própria.[19] No decorrer do século 16, as camadas médias alemãs tinham perdido sua influência política e econômica, que assistira a um constante progresso desde o final da Idade Média e, por conseguinte, perderam, também sua importância na esfera

---

[13] A decadência culminou com a derrota dos Habsburgos na Guerra Trinta Anos, na primeira metade do século 17, com cerca de um terço de sua população dizimada. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 29.
[14] Ibid.
[15] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998 Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4) London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 85.
[16] ENGELMANN, Bernt. **Wir Unternanen**. Wien: C. Bertelsmann, 1973. p. 181.
[17] LENZ, Ibid., p. 30.
[18] HAUSER, Arnold. **História Social da Arte e da Literatura**. 7. ed. São Paulo. Martins Fontes, 1998. p. 598.

cultural. O comércio internacional transferiu-se do Mediterrâneo para o oceano Atlântico; as cidades da Liga Hanseática e da Alemanha Setentrional perderam sua posição para os centros comerciais holandeses e ingleses; as cidades da Alemanha Meridional, em particular Augsburgo, Ratisbona e Ulm, então os principais centros da cultura alemã, declinaram. Esse declínio das cidades alemãs significou o declínio das camadas médias alemãs; os príncipes já nada tinham a esperar ou a temer delas.[20]

Na Alemanha, observam-se os primeiros passos em direção à industrialização no final do século 18. Em 1784, foi instalado um moinho mecanizado de fiação de algodão em Ratinga, e foram construídas diversas cópias dos motores a vapor de Newcomen e de Watt. Segundo Knut Borchardt, quaisquer considerações sobre a revolução industrial na Alemanha devem começar com esses eventos.[21]

A partir do século 17, empreendedores principescos e seus funcionários promoveram manufaturas fora das guildas.[22] A Alemanha também possuía muitas manufaturas nos séculos 18,[23] porém, tiveram vida curta e a maior parte delas entrou em colapso com o Antigo

---

[19] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht. 1977. p. 68.

[20] HAUSER, Arnold. **História Social da Arte e da Literatura**. 7. ed. São Paulo. Martins Fontes, 1998. p. 598.

[21] "Porém, a transformação desses começos incipientes em um sólido avanço, um 'salto adiante' para olhos modernos, levou na Alemanha muito mais tempo que na Grã-Bretanha. Especialistas ainda discordam se isso começou em 1834, 1842-1843, ou mesmo 1850. Por razões que serão evidenciadas adiante, decidimo-nos por localizar esse começo em 1850 e descrever como 'preliminar' o primeiro período do final do século 18 à metade do 19. Isto deixa em aberto a questão quanto ao final da revolução industrial na Alemanha. Pode muito bem ser verdade que as instituições impelidas pelo crescimento econômico entre 1850 e 1873 garantiram mais ou menos sua continuação; todavia, não pode ser visto como "determinante" da revolução industrial alemã. A Alemanha apresenta uma dificuldade adicional pelo fato de que sua área somente adquire coesão política e econômica ao longo do século". BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland** (R. Piper) 1972, 1998; **Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4) London 1972. Braga, novembro, 2001. p.85.

[22] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 31.

[23] "Ainda por volta de 1800, estava na Alemanha mais da metade da população ocupada, das numerosas manufaturas conhecidas à época, operando na produção têxtil, que, para o princípio da nova época e até o século 19, deviam ser registrados como uma espécie de indústria-chave WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 59.

Regime, seja por não terem no momento encontrado demanda ou ainda por concorrência dos artesãos tradicionais, que as superavam.[24]

O sucesso ou a falência das "proto-indústrias" não depende primariamente do desempenho técnico, mas da habilidade do empreendedor no atender a novas exigências da moda cortesã ou da compulsoriedade do recrutamento do trabalho.[25] A auto-suficiência doméstica desempenhou na Alemanha, no final do século 18, papel muito maior do que aquele desenvolvido na Grã-Bretanha.[26] Todavia, quatro de cada cinco pessoas, por volta de 1800, vivam em lares que dependiam grandemente da produção agrícola.[27] Nessas décadas, a população agrícola engajada na produção industrial doméstica tinha seu ritmo ligado aos meses do inverno por muito tempo, em que elas se encontravam liberadas para a mudança.[28] Havia, então, certo número de razões por que a Alemanha, no final do século 18, estava atrasada em relação à parte da Europa ocidental, embora se comparada a países da Europa oriental e meridional, sem contar outros países, fora da Europa, a Alemanha estivesse relativamente avançada[29]. As condições variavam nas diversas partes do país. Há toda

---

[24] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 10.

[25] "A auto-suficiência doméstica desempenhou na Alemanha, no final do século 18, papel muito maior do que aquele desenvolvido na Grã-Bretanha. Quando os peões pagavam suas rendas e taxas feudais, o retorno de sua produção comercializável deixava-as com pequena quantia disponível. É claro que havia intercâmbio entre os setores econômicos, porém, estima-se geralmente que, em 1800, algo assim como 80% da população ocupava-se na agricultura. Esta figura indubitavelmente subestima a significação de outros empregos da população rural, sejam fiação e tecelagem. Na economia doméstica, cunhada pela proto-indústria, desenvolvem-se também novas formas de distribuição de trabalho e planejamento do tempo dentro da família e mesmo a distribuição dos papéis dos gêneros e dos velhos precisava alterar-se quando também mulheres e crianças deveriam ser liberadas para a lucrativa fiação." WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 44.

[26] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht. 1977. p. 40.

[27] Acresce-se que, em certas regiões agrícolas serranas médias, as inclemências climáticas e a composição do solo tornavam piores as condições desses grupos pobres que, em comparação com as regiões das terras baixas, ficavam abaixo da agricultura de subsistência. "Não por acaso as indústrias territoriais da Europa pré-industrial concentravam-se nas regiões agrícolas serranas improdutivas". KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, 1977, loc. cit.

[28] ZORN, Wolfgang. Probleme der Deutschen Gewerbe und Handelsgeschichte 1650-1800. In: OTTO, Bruner; KELLENBENZ, Hermann (Hrsg.). **Festschrift für Hermann Aubin zum 80**. 1 Bd. Geburtstag: Wiebaden 1965. p. 304. Famílias engajadas na agricultura ou indústria, durante o século 18, eram pesadamente oneradas com débitos feudais e taxações publicas. Isto mais adiante deprimiu o poder aquisitivo da população como um todo, bem abaixo do nível apropriado aos métodos inadequados de produção.

[29] KRIEDTE KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht. 1977. p. 60, 80.

justificativa para apontar a Alemanha, como um todo, um país predominantemente agrário, ainda que, em 1800, somente 20% da população da Saxônia fossem empregados exclusivamente na agricultura. Nos vales ao sul do Ruhr, vinculados à produção de têxteis e ferro, a densidade populacional atingiu 150 a 250 pessoas por quilometro quadrado.[30] As indústrias exportadoras que cresceram no Baixo Reno, na Vestfália, Lusácia e Baixa Saxônia beneficiavam-se do conflito entre a Grã-Bretanha e a França no final do século 18 e da obtenção americana da independência em 1783.

Diferentemente de países mais avançados, boa parte da Alemanha deixou de participar do desenvolvimento contínuo da "economia de mercado", que conferiu um ímpeto vital às atividades dos moradores. Organização social e estrutura política, delineadas anteriormente; comunicações inalteradas até o fim do século 18, e a discriminação persistente contra o comércio livre combinavam-se para inibir a aplicação da divisão do trabalho e a seleção racional de sítios e conseqüente eficiência na exploração de recursos naturais. Tudo aponta para a existência de um grande volume de capacidade ociosa.[31] Em lugar algum os fatores de produção foram completamente utilizados. O emprego sazonal da força de trabalho rural era, por conseguinte, desigual, mas tampouco trabalhava regularmente a industrial: "Acresce-se que em certas regiões agrícolas serranas médias as inclemências climáticas e a composição do solo tornavam piores as condições desses grupos pobres que, em comparação com as regiões das terras baixas, ficavam abaixo da agricultura de subsistência".[32] Não é por acaso que as indústrias territoriais da Europa pré-industrial concentravam-se nas regiões agrícolas serranas

---

[30] "A preparação dessa forma descentralizada de produção é possibilitada em primeira linha através da formação de uma ampla camada baixa regional. Essa camada havia se desenvolvido segundo o crescimento demográfico no final do século 17 e no 18 e tinha especial participação real nos territórios, devido à estrutura de propriedade predominante de pequenos até médios lavradores". KRIEDTE, Peter. **Spätfeudalismus und Handelskapital. Grundlinien der europäisschen Wirtschaftsgeschichte von 16. bis zur Ausgang des 18**. Jahhundersts. Götingem. 1980. p. 29

[31] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998 Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4) London 1972. Braga, nov. 2001. p. 89.

[32] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 10.

improdutivas.[33] Daí que nessas décadas a população agrícola engajada na produção industrial doméstica tinha seu ritmo ligado aos meses do inverno. Ainda em 1834, na Prússia, não mais de 74% dos teares de linho eram manejados por operários de ocupação integral em tecelagem.[34]

Incertezas de produção e suprimento de morosidade de transporte foram responsáveis pela vinculação de grandes somas de capital em estoques.[35] O ritmo sazonal da colheita em uma sociedade predominantemente agrária exigia, de qualquer forma, que uma grande proporção da produção anual fosse estocada por longos períodos.[36]

Uma das peculiaridades do grande salto à frente dado pela Alemanha no século 19 apareceria como avanço simultâneo da tecnologia manufatureira e da velocidade de conversão à economia do mercado, a "revolução na organização".[37]

Um dos fenômenos mais notáveis é o crescimento populacional. Com o crescimento da população, a indústria e a agricultura também se expandiram no século 18. Cresceram simultaneamente a demanda e o suprimento de mão de obra.[38] Naturalmente, com o aumento da população, aumentou a força laborial; conseqüentemente, crescia a produção industrial nesse século.[39] Além disso, ao final desse período, um *boom* de exportações acentuou a expansão comercial, beneficiando, em particular, a indústria do linho.[40] Porém, nas indústrias artesanais e domésticas, o crescimento baseava-se nas técnicas existentes:[41] fiação mecanizada, motores a vapor e tornos de carga permaneciam em contextos isolados.[42]

---

[33] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 40.
[34] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998 Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4) London 1972. Braga, nov. 2001. p. 91.
[35] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op.cit., p. 67.
[36] BORCHARDT, 2001, loc. cit.
[37] Ibid., p. 14.
[38] WEECH, Ibid,. p. 11.
[39] BORCHARDT, 2001, loc.cit.
[40] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 60.
[41] KRIEDTE Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 40.

O acentuadíssimo aumento da manufatura exportadora, computando-se aqui principalmente os setores têxtil e metalúrgico,[43] insere-se num amplo aro geográfico que se estende a oeste, a noroeste até à região serrana, sobre a Bergland a Sudoeste[44] e os distritos mineiros e fundidores da região do Harz até à Erzgebirge para a saxônica Oberlausitz e, finalmente, para a Boêmia e a Silésia, no sudeste. Também há, na Alemanha do Sul, o espaço de Wurteemberg, da encosta oriental da Floresta Negra até Alb, em Schwab, Calw, Urach e as cercanias das cidades imperiais da Ulme Lindau.[45] Ao lado dessas regiões interioranas havia também as grandes cidades manufatureiras, como Nürenberg e Augsburg, embora tenha perdido um pouco de seu significado e brilho passado desde a Guerra dos Trinta Anos.[46] Na conexão com as mercadorias alemãs de exportação ultramarina, o linho silesiano é o principal produto no *ranking* de exportação,[47] sendo exportado em grandes quantidades também "para a África e América, onde eram preferencialmente usados no vestuário dos escravos. O mercado africano não deve ser menosprezado, pois o comércio atlântico de escravos floresceu por

---

[41] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998 Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4) London 1972. Braga, nov. 2001. p. 121.

[42] Ibid., p. 122.

[43] ZORN, Wolfgang. Probleme der Deutschen Gewerbe und Handelsgeschichte 1650-1800. In: OTTO, Bruner; KELLENBENZ, Hermann (Hrsg.). **Festschrift für Hermann Aubin zum 80**. 1 Bd. Geburtstag: Wiebaden 1965. p. 304.

[44] Especialmente o espaço Osnabrück-Bislefeld Paderborn.

[45] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. Beck: München, 2004. p. 63.

[46] A Guerra dos Trinta Anos trouxe às manufaturas silesianas e à sua cidade-mercado de Jauer uma conseqüente ruína nas décadas seguintes, elevando-se, com isso, a cidade de Hirchberg, conhecida por suas tecelagem de véus, à condição de novo centro de comércio e gráfico, principalmente Handeshut e Schmiedeberg. A autoridade recomendava, já em 1651 e 1691, "a imitação do seguro linho francês de forma a combater a forte concorrência francesa na Espanha" esse projeto concretizado por especialistas huguenotes que, após a abolição do Édito de Nantes (1685), migraram da França. Lá, a produção têxtil entrou em uma crise ininterrupta até pelo menos 1716, durante a qual o saber técnico dos emigrantes fez melhorar a fabricação alemã de linho. ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 20.

[47] A Silésia conta-se seguramente como a região exportadora líder. Comparada com as velhas regiões têxteis na Alta Itália, na Alta Alemanha ou nos Países Baixos, a Silésia mostra ter desenvolvimento mais tardio a partir do final do século 16. Deve-se, sem dúvida, a culpa a uma visão parcialmente orientada pela historiografia nacionalista o perder-se de vista que a antiga região austríaca, especialmente nos campos da produção de linho, pelo menos desde o século 15, em ligação simbiôntica com a Boêmia já nessa época também algum peso teria. O mercado externo ganha fator significado a partir do século 16: a compra e o transporte das linhas dependiam de fatores principalmente holandeses e ingleses. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. Beck: München, 2004. p. 60.

séculos e os têxteis eram a mais importante mercadoria de troca".[48] O linho leve era indicado para o clima tropical. Logo, chega ao mercado colonial e os plantadores escolhem esse tecido de procedência alemã por ter preços imbatíveis, sendo utilizado para o vestuário da mão-de-obra até a século 19.[49]

A confusão do tempo de guerra entre 1792 e 1815, de início, inibiu a difusão internacional progressiva de inovações.[50] No curso de alguns poucos anos, diferentes indústrias em cada território germânico experimentaram reveses radicais em suas perspectivas econômicas.[51] Quando os territórios da Alemanha Ocidental foram incorporados à França após 1794, houve um estímulo em alguns negócios, porém, privou as indústrias ao leste do Reno de um importante mercado.[52] Quando Amsterdã foi ocupada, Hamburgo, seu substituto, floresceu além das expectativas como um centro para o comércio colonial e para finanças até 1806:

> Com a ocupação holandesa pelos franceses em 1795, Amsterdã perdeu sua importância comercial e o porto de Hamburgo então se tornou o mais importante, além de principal, centro financeiro do continente e praça comercial destacada para a reexportação de mercadorias inglesas. Nos decênios de Guerras, Hamburgo

---

[48] KUNZE, Arno. **Die Verlagsbeziehungen des Nürnberger Handelskapitals zum sächsischböhmischen Leinwandproduktionsgebiete im 16 und 17**. Halle: Jahrhundrrt, 1925. p 36.

[49] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 61.

[50] "A crise era especialmente profunda na manufatura silesiana de cunho feudal; mas daí não decorreu seu fechamento, já que todos os tecelões centro-europeus eram pobres e por isso teciam. No geral, eram eles obrigados à tecelagem, por que eram pobres e, sem esses, a aquisição do sustento seria para eles seguramente ainda muito pior. Nem a indústria ou proto-indústria em desenvolvimento eram as razões dessa pobreza, mas, sim, o contínuo crescimento da população na Europa do século 18. As manufaturas rurais deveria ser um dos fatores essenciais pelo qual a população evitava a crise de fome". WEBER, op. cit., p. 62.

[51] "Apesar das perdas por atritos entre as esferas econômicas estatais e privadas, a manufatura silesiana floresceu até 1806, com a crise instalada pela ocupação francesa. Estes fatos não deveriam, entretanto, iludir, porque a produção de linho silesiano entra em uma crise estrutural já nas últimas décadas do século 18. Suas razões decorrem da interrupção de mercado que a Guerra Americana e a Guerra de Coalizão deflagraram. A pressão de preços, sob a qual se encontravam a longo tempo as manufaturas, promoveu um pagamento sempre pior aos tecelões". WEBER, op. cit., p. 63.

[52] "Após o fim das Guerras Napoleônicas e do Bloqueio Continental, apresentou-se fortemente a concorrência inglesa tecnicamente avançada à manufatura alemã, notadamente no setor têxtil". FEHRENBACH, Elisabeth. **Von Ancien Regime zur Revolution**. München: Olderbourg Grundriss der Geschte, 1981.p. 90.

"Quanto a crédito, depósitos e consignação havia estreito inter-relacionamento entre todas as famílias Tötten, de tal modo que poucas podiam escapar ao turbilhão da concorrência. Foi isso, de qualquer modo, apenas o ponto final de uma decadência, que começou como na Silésia, em 1806, com a crise geral das manufaturas domésticas de têxteis". WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 64.

> tornou-se o ponto central do interesse financeiro das grandes potências rivais, além de praça comercial relevante.[53]

A maior parte dos Estados sofreu sob as exações de contribuições e a imposição de numerosas limitações políticas. O Bloqueio Continental, de 1806 a 1813, estimulou a indústria de algodão pela exclusão da competição britânica e promoveu o processamento de açúcar nativo de beterraba;[54] porém, deprimiu as indústrias de linho, lã e seda, que eram dependentes do mercado externo. Em fins do século 18, as revoluções européias, iniciadas com a França e as guerras napoleônicas, conduziram, em 1806, ao bloqueio imposto pelo governo francês aos produtos ingleses dentro da Europa continental, impedindo a concorrência do comércio britânico.[55] Esse fato proporcionou o fomento da produção manufatureira local estimulou a produção doméstica com a garantia de um amplo mercado inter-regional:

> Foi um período de florescimento para as manufaturas e ao comércio interno. Isto porque o bloqueio imposto pelo governo francês aos produtos ingleses dentro da Europa continental impedia a concorrência do comércio britânico. Tal fato levou, por outro lado, ao fomento tanto da produção doméstica como das manufaturas locais, com a garantia de um amplo mercado não só local como também inter-regional. Já pela tradição da neutralidade política das cidades hanseáticas, seus navios mercantes eram os únicos que podiam entrar em quaisquer portos. Desta feita, enquanto o domínio francês politicamente aniquilou o que restava do império alemão, o fechamento de seus portos contra a entrada de produtos ingleses incentivou a produção doméstica.[56]

---

[53] Die Schrift Von Westphalen, Der Zustand des Handels in Hamburg wärend den letzten funfzig jahren. Eine Schrift, welche im jahre 1806. bei Reparirung des thurnknopfes der Kirche St. Petri in demselben gelegt worden. **Verfasst von Johann Ernest Fridrich Westphalen. Hamburg ca. 1806**. Documento Manuscrito, original. Biblioteca do Estado de Hamburgo.

[54] **Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia, Frankfurt 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretario de Estado dos Negócios da Fazenda, por Antônio Marques Soares. Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brazil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

[55] FEHRENBACH, Elisabeth. **Von Ancien Regime zur Revolution**. München: Olderbourg Grundriss der Geschte, 1981. p. 90. Assim, a exportação da Silésia cai, em 1816, para apenas um milhão de táleres, ainda que o preço do tecido de linho tivesse caído à metade. Como julgado numa antiga interpretação, a Inglaterra estava agora "triunfante sobre os destroços do bem-estar da Silésia." FECHNER, Hermann. **Wirtschaftsgeschichte der preussischen Provinz Schlesien in der Zeit ihrer proviziellen Selbständigkeit 1741-1806**. Breslau, 1907. p. 538.

[56] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999.p. 31.

Após o término do Bloqueio Continental e o desaparecimento da demanda de guerras, seguiram-se anos de pobreza na Alemanha.[57] Colheitas desastrosas, entre 1816 e 1818, elevaram os preços agrícolas aos níveis de 1805;[58] porém; esse fato ajudou apenas aquele grupo de produtores rurais bem estabelecidas no mercado. Seguiram-se anos de colheitas superabundantes e um colapso completo de preços até 1825, o que diminuiu as rendas da agricultura;[59] resultando na crise da mesma nestes anos que, segundo Borchardt, prejudicou toda a economia.[60] Alguns dos fatores que haviam favorecidos a expansão antes de 1800 desapareceram no período do pós-guerra. A demanda externa e as compras governamentais diminuíram muito desde o século 18. Alguns principados germânicos, Prússia dentre eles, deliberadamente operavam políticas deflacionárias para estabilizar suas contas.[61] Tal período de depressão não poderia obviamente conduzir ao rápido desdobramento de novas técnicas, pois havia pouca propensão ao investimento.

Poderia ser, todavia, errôneo não observar a oportunidade para o progresso além de todas as dificuldades. As rápidas reviravoltas da fortuna, a alternância entre prosperidade e desastre, ajudaram a abalar e afrouxar a estrutura tradicional da economia. Pouco permaneceu sem ser afetado pela redistribuição das oportunidades econômicas e da propriedade real e monetária a que isto contribuía; reduziu-se o peso da tradição e do costume.[62] A maior parte dos pequenos principados alemães e o velho império germânico entravam em colapso sob o

---

[57] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998 Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 93.

[58] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Ministério dos Negócios Estrangeiros Português. Hamburgo, 28 de março, 1817. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[59] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de setembro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[60] BORCHARDT, op. cit., p. 78.

[61] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 11.

[62] ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 20.

sopro do Exército francês; mais do que tudo, abalou o sistema político tradicional e criou alguma pressão pela modernização.[63]

Boa parte do território ocidental do império foi incorporada à França após 1794 e foram adotados os resultados da Revolução Francesa. As relações de território similarmente trazem subjacente o famoso "liberalismo" de servos civis germânicos durante o período da reforma. As autoridades percebem que não poderiam administrar seus territórios recentemente adquiridos efetivamente, a menos que estivessem preparados para descartar grandemente muitas tradições em que a autoridade em cada uma de suas partes por longo tempo se baseou. Mesmo os políticos conservadores eram compelidos a adotar um racionalismo reformista:

> Os espíritos nesta parte do mundo estão inteiramente fora dos eixos daquela prudência, e acatamento que deve conter Povos dentro dos limites da obediência aos seus legítimos soberanos; as inquietações da Prússia, ainda que estagnadas na aparência, não deixam de serem ainda animadas pelos Periódicos de toda a Alemanha, e os espíritos da moderna Filosofia crescem em disparates pela liberdade da imprensa pela qual Redatores de segundas intenções espalharam todo o fel da sua infame doutrina de republicanismo no seio dos Povos contra o poder dos Soberanos, e contra aquela ordem Social que lhes serve de regra para sua segurança, e tranqüilidade. Em toda a Alemanha não há senão o Plenipotenciário da Razão, que é Realista; todos os mais Jornais são expressamente escritos para fulminar a Democracia no Coração dos Povos, e animar a representação Nacional contra a dignidade do Trono, e contra os privilégios sagrados da Soberania dos Monarcas. Os mesmos Ministros dos Soberanos são os que ocultamente favorecem sob capa estes Jornais e nas conversações mesmo particulares eles criticam as erradas providências dos seus Governos, e animam, e aprovam as opiniões dos mesmos Jornalistas em favor das representações Nacionais tais são os Indivíduos que os Soberanos empregam para tratarem dos seus interesses! A Doutrina que espalham os Jornalistas por ora não é somente para efetuar uma representação Nacional, debaixo da aparência deste mel suave as Intenções da democracia; se vê que eles querem deitar a borra mais longe, e que a mira deles também se dirige a procurar meios de abarcar a posse do poder executivo, que em todo o tempo pertenceu à Soberania do Governo misto novas Idéias não foram senão produzir

[63] "Tenho a honra de informar a V. Ex.ª que os negócios políticos de Alemanha vão aproximando-se a uma crise; porém, a natureza desta ainda é difícil de apurar com aquela certeza que pede a prudência de um verídico informante; por isso, tomo a liberdade de expor primeiro o estado geral dos negócios políticos da Europa e depois farei minhas reflexões sobre eles; a fim de que V. Ex.ª possa julgar com mais clareza os futuros acontecimentos que devem resultar na ordem das operações políticas, e as relações que estas podem ter com a Corte do Rio de Janeiro, ou imediatamente, ou por relações longínquas". Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 20 de outubro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> novas pretensões, e a variedade destas introduz no fim a fatal anarquia que põe a Sociedade naquela triste situação que ela produz.[64]

A emancipação do campesinato não liberou rapidamente um "proletariado rural" para a indústria urbana.[65] De fato, na maior parte dos estados germânicos, as comunidade locais puderam obstruir a imigração com o auxílio do reforço de lei de assentamento.[66] Além disso, indústrias baseadas na manufatura não puderam prover emprego para o excesso de população rural até após a metade do século 19.[67] Até então, a indústria doméstica, organizada em bases rudimentares, absorveu em grande número esta mão de obra agrária barata, que podia ser flexivelmente empregada.[68]

A emancipação da indústria pode ser vista como outro efeito das guerras revolucionárias e dos subseqüentes movimentos reformistas.[69] A dissolução do regime de guildas fez de fato algum progresso no século 18, porém, fora dos territórios ocidentais sob administração francesa. O ímpeto decisivo em direção à mudança no *status* legal foi dado pela Prússia, entre 1807 e 1811, com um procedimento que foi mais uma vez nem consistentemente nem totalmente revolucionário.[70] As autoridades inclinavam-se antes a tolerar a evolução da indústria; elas tornavam interesse pela proteção do trabalhadores, diligenciavam e salvaguardavam a nutrição do povo, mas seu apoio à tendência à

---

[64] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 4 de setembro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal. Assim originaram-se as promessas de emancipação dos peões e da liberdade industrial. Primeiramente, emancipação não era de todo uma nova idéia, mas tinha antecedentes no século 18.

[65] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 83.

[66] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 94.

[67] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 47 e 141.

[68] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 67.

[69] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 10.

[70] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 94.

concentração era morno.[71] É claro que a administração ocasionalmente favorecia a importação de maquinaria com subsídios ou de ações. Fábricas eram mantidas em operação com empréstimos e reduções de juros; o crédito ajudava a atravessar as ocasionais crises de líquidos. As chamadas políticas de industrialização alemã voltaram-se à implantação tardia de condições para este fim, pois, há muito tempo, em outros países ocidentais, essas políticas existiam.

Os recursos orçamentários destinados pelo governo exclusivamente à promoção da indústria eram, no conjunto, insignificantes; mais consideráveis foram os fundos geralmente alocados para a construção e manutenção de facilidades de transporte. O investimento na infra-estrutura desenvolveu as comunicações, beneficiando o comércio e a indústria como conseqüência. O sistema tarifário também pôde possivelmente ter favorecido a indústria em certo grau, já que a maior massa de rendas públicas vinha de tributação sobre propriedade real e taxas indiretas.[72]

A produção artesanal e a indústria doméstica continuaram a se expandir, em sua maioria em negócios têxteis até meados do século.[73] A fiação de algodão, todavia, foi transferida quase inteiramente para as fábricas. Motoramente, a fiação de algodão era comparativamente fácil de mecanizar e, além disso, sua eficiência relativa era tal que sua racionalização teve um efeito mais pronunciado sobre os preços do que em qualquer outro ramo da produção têxtil.[74]

As fábricas alemãs de algodão, porém, não competiam em realidade com os velhos artesãos, mas, sim, principalmente com importados britânicos e linho tecido à mão.[75]

---

[71] Cf. WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 10.
[72] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p .68.
[73] BORCHARDT, op. cit. p. 78.
[74] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 47 e 197.
[75] BORCHARDT, BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe,

É uma característica peculiar da industrialização alemã que a fiação e a tecelagem de linho ocupassem a maior parte da capacidade de manufatura têxtil existente no período pré-industrial.[76] Em 1787, produtos de linho corresponderam a mais de 40% da produção têxtil na Prússia e representavam 60% do total das exportações. Durante a fase inicial da industrialização, a estrutura da indústria alemã era "viciada". Na metade do século 19, os custos de seu realinhamento tornaram-se altos; nesse período, o consumo de tecido de algodão "moderno" era já três vezes mais elevado do que o do linho.[77]

Em meados dos anos 1830, porém, começaram a aparecer algumas mudanças. Na indústria manufatureira, houve algumas fundações sensacionais de empreendimento de larga escala, entre outros, no baixo Reno, em Augsburgo e no norte de Baden.[78] Duas ocasiões são consideradas as principais responsáveis por seus sucessos e pelo conseqüente crescimento do final dos 1830 e nos inícios de 1840: a fundação da União Aduaneira Alemã Germânica e o começo da construção de ferrovias.[79]

Pelo acordo no Congresso de Viena, em 1815, o número do Estado alemão foi reduzido a 39 cidades, com somente quatro cidades livres:

> Por fim, foi assinado um documento em que fica declarada uma confederação alemã, composta por mais de trinta Estados soberanos, inclusive as quatro Cidades-Estado de Hamburgo, Bremen, Lübeck e Frankfurt, no Meno. Estas foram as resoluções dos delegados da Santa Aliança, para agrupar, senão politicamente, ao menos diplomaticamente, o que restara dos países alemães, visando conforme artigos I e II: "À manutenção da segurança interna e externa da Alemanha; à independência e à invulnerabilidade de cada um dos Estados alemães.[80]

---

bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 94; KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 47 e 197.

[76] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 197.

[77] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 68.

[78] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 197.

[79] WEBER, op. cit., p. 83.

[80] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 32.

Cada Estado promoveu por si próprio o tráfico em seu interior pela equalização de taxas indiretas e pela remoção de barreiras aduaneiras internas.[81] Apesar de implantar um parlamento situado em Frankfurt, em território alemão, com uma função diplomática, este era presidido pelo Primeiro-Ministro do Império Austríaco. O governo da liga alemã ficou subordinado aos auspícios da dinastia austríaca dos Habsburgos, mas sofria pressões do poder centralizador dos Hohenzollern. Este investia na modernização do Estado para inserir a Prússia e outros Estados alemães no capitalismo industrial.[82]

Como resultado de muito debate, a União Aduaneira buscava uma política comercial de moderada proteção à indústria.[83] Um dos resultados tangíveis imediatos da União Aduaneira foi a transferência de empreendimentos suíços, belgas e alsacianos para o território alemão, para se aproveitar do extenso mercado. Nesta nova área de livre comércio, todos os membros ainda conservavam a independência de sua política econômica interna.[84] Com o fim das Guerras Napoleônicas, a restauração da nova ordem, em 1815, e o fim dos pactos coloniais, alguns governantes e negociantes procuraram inserir seus Estados nos novos mercados americanos a partir de duas medidas inter-relacionadas: ou seja, o fomento da imigração de camponeses sem terra, de artífices desempregados, mesmo de criminosos e dos pobres desocupados.[85] Outra medida foi estabelecer casa de comércio nos principais portos da

---

[81] Ibid., p. 32; RAFF, Diether. **Deutsche Geschichte, vom alten Reich zum vereinten Deutschland**. Auflage 6. München: Wilhelm Heyne Verlag, 1997. p. 77.

[82] Ibid., p. 78.

[83] "Pela primeira vez, até o momento, os centros econômicos separados uniam-se em um moderno estado uniforme alemão, que assim retirou a significação, até existente, das cidades hanseáticas como associadas soberanas nos contratos comerciais. Os prussianos precisavam perceber seus interesses de exportação sob um plano político mais intensivo". WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. P. 84.

[84] PRÜSER, Friedrich. **Hanseatische Akten zur deutschen Überseegeschichte im 19**. München: Jahrhundert, 1957. p. 16.

[85] "A emigração hoje em dia na Alemanha é uma mania, e estes Povos pelas inquietações políticas que têm havido". Carta do Ministro português em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, ao Il.^{mo} e Exmo Sr. Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 30 de julho de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

América Latina e do Caribe, para suprir seus países de matéria-prima e alimentos.[86] A Prússia, além de haver conseguido impor, em 1818, uma única zona alfandegária em que foi declarado o princípio do livre-comércio,[87] igualmente em 1834, conseguiu a expansão comercial em outros Estados alemães, formando a União Aduaneira, o Zollverein, que padronizou a moeda, facilitou as transações comerciais e eliminou os impostos inter-regionais, criando, assim, um mercado interno promissor, que tinha como objetivo facilitar a concorrência dos produtos alemães frente aos ingleses. Essa medida facilitava o escoamento dos produtos alemães, fomentando a exportação, além de isentar de impostos as importações.[88]

A Alemanha, apesar deste mercado interno, estava dividida em duas partes, não só políticas e econômicas, como geográficas e confessionais. Ou seja, a Alemanha do Sul mantinha uma economia agrícola baseada na produção familiar de pequenas propriedades, dependentes da política austríaca, com vasto império situado ao sudeste europeu, tendo Trieste como porto mediterrâneo.[89] A Alemanha do Norte, majoritariamente protestante, parcialmente sobre o domínio da Prússia, enquanto o Sul era predominantemente católico; seu governo procurava implantar uma política econômica moderna por meio de investimentos na industrialização e numa produção agrícola racionalizada. Enfim, esta região sentia-se obrigada, junto com outros países europeus e diante do fim do monopólio mercantilista, a reordenar sua política econômica.[90] Outro evento deve ser lembrado, que em longo prazo, tornou-se um ponto significativo: foi o começo da construção de ferrovias na Alemanha. A

---

[86] Idem.

[87] Lenz afirma que, de início, o resultado prático desta primeira unificação alemã, sob a forma de uma associação econômica, no sentido de fomentar o comércio, foi quase nulo. Os empecilhos políticos do parlamento alemão, presidido pelo ministro austríaco Metternich, dificultavam a remoção das inúmeras barreiras alfandegárias entre os Estados alemães. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 31.

[88] WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln, 1958. p. 89.

[89] LENZ, op. cit., p. 34.

[90] RAFF, Diether. **Deutsche Geschichte, vom alten Reich zum vereinten Deutschland**. Auflage 6. München: Wilhelm Heyne Verlag, 1997. p. 170; KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 42-43.

primeira ferrovia alemã correu na curta linha de Nürenberg a Furte, em 1835. Em 1839, abriu-se a linha mais longa de Lipsia a Dresden.[91]

Não podemos deixar de colocarmos aqui a correspondência do cônsul português em Hamburgo à Secretaria dos Negócios Estrangeiros de Portugal, de 1819, que, de forma muito clara e resumida, oferece-nos um panorama sobre a Alemanha, suas condições políticas e socioeconômicas, descrevendo o estado político do momento, carta de suma importância e de tal clareza na contextualização dos fatos que dispensa qualquer tipo de interpretação. Cremos que, a partir desta contextualização, ficará muito mais fácil expormos o objeto deste capítulo, ou seja, a conjuntura hamburguesa:

> Tenho a honra de informar a V. Ex.ª que os negócios políticos da Alemanha vão aproximando-se a uma Crise; porém, a natureza desta ainda é difícil de apurar com aquela certeza que pede a prudência de um verídico informante. Por isso, tomo a liberdade de expor primeiro o estado geral dos negócios políticos da Europa, e no depois farei as minhas reflexões sobre eles, a fim que V. Ex.ª possa julgar com mais clareza os futuros acontecimentos que devem resultar na ordem das operações políticas, e as relações que estas podem ter com a Corte do Rio de Janeiro, ou, imediatamente, por relações longínquas.
>
> A Áustria tem mostrado na maneira de manejar a sua Política uma judiciosa conduta e o Imperador goza da mais respeitável confiança dos seus Povos e dos estranhos, pela igualdade imperturbável que tem posto nas medidas que adaptou, e vai adaptando, para consolidar a Existência Política dos seus Estados sem a deplorada filosófica que promovem os novos demagogos da Representação Nacional, e firme na sua marcha, ainda mais firme nos seus projetos já concebidos, tem organizado os novos Estados adquiridos na Itália com suma prudência e sabedoria; sem admitir medidas que possam excitar questões populares, nem o veneno que hoje reina na representação nacional instigada nas outras partes da Alemanha, por Soberanos que, temendo a cabala, obram com inconsistência nas medidas que devem adotar para proteger e segurar a independência das suas Soberanias; as medidas fracas adotadas com temor, sem certeza daquele direito que tem o Soberano, põem em dúvida os Povos das naturais prerrogativas que são advindas à existência Política deles, e aquela inviolável autoridade, que preservam o dever da obediência ao mando da Régia execução.
>
> A Rússia, a quem a última invasão da Polônia por Bonaparte dever-lhe-ia ter cortado o espírito de ambição que ainda conserva o seu Gabinete, de se aproximar cada vez mais para o meio-dia da Europa, tem causado na Alemanha o pomo da discórdia, e como tranqüila espectadora dos danos alheios, observa na margem direita do Vístula a confusão que reina no Antigo Império Germânico. Esta Potência, orgulhosa dos resultados de 1813 até 1815, e da popularidade que ganhou o seu Imperador, entre todas as ordens de pessoas, nas várias digressões que fez às diferentes Cortes da Europa, não se contenta em ter o Vístula por limite, e sobre o pretexto de dar uma Constituição nova ao Reino de Polônia, ocupa sobre as

[91] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 93.

margens deste rio um poderoso Exército, e com as desordens, e com as pretensões da população alemã, deseja empunhar o Cetro dos antigos descendentes de Charlemagne. Ela espera o momento favorável da confusão para animar as suas pretensões que tem. E pelas surdas, e clandestinas medidas, que adapta a sua Política em promover uma doutrina, que é totalmente oposta àquela que aumenta nos seus próprios Domínios à força de um autocrata, promove idéias liberais aos Povos. É dificil de conceber outro sistema de Política, que possa contrariar a esta, animar os descontentes da Alemanha, por via dos doutos da Filosofia moderna que não seja aquela de dominar na Alemanha, na confusão geral de opinião suscitada pelos venais secretários de demagogia, que com esperanças de melhoramento futuro de fortuna, bens e empregos, serão contemplados os novos Reformadores da espécie constitucional que hoje alucinam a desgraçada Europa. E impondo da Rússia adaptar o sistema aparente de liberal entre no Congresso de Viena e no de Aix la Chapelle, e queria influir da mesma maneira nas Conferências de Carlsbad; mas a política de Meternich nesta ocasião foi extremamente hábil e M. D'Mopeus, Ministro da Rússia, nunca pôde ser admitido às Conferências, debaixo de pretextos muito evasivos e não atestados.

A Prússia é o outro a que se atiram os dardos das opiniões liberais, porque o Rei não quer decidir-se em dar uma constituição aos seus Povos. Porque o Rei não quer se despir das suas Reais Prerrogativas e consentir nos seus Estados uma Representação Nacional, composta de interesses tão variáveis quantas são as Províncias que hoje comportam a extensa dominação da Monarquia Prussiana. Os Estadistas modernos, cegos nos verdadeiros interesses da Monarquia Prussiana, não contemplam o risco de toda a Alemanha, logo que El Rei da Prússia haja de mudar a sua força militar rumo a uma Assembléia de Deputados, compreendidas desde Marnel, sobre o Naimem, até o Reno, onde os costumes, as Religiões, as Leis, e as Línguas, são diferentes. Esta unidade política só pode ser conservada pela mediação de uma força armada que sustenta a Monarquia das incursões morais dos inenarráveis periódicos que combatem o poder da Soberania, e provocam a geral confusão das administrações civis, na observância dos seus deveres, para estagnar a deliberação do poder executivo naquela unidade de mando, que forma a determinação das Leis e as regulações do Monarca.

A Baviera, aliada com parte de Família à Casa da Áustria, segue os movimentos políticos desta última Corte, ainda que mantenha a ordem representativa nos seus Estados; está de tal sorte reprimida pela força armada que a prerrogativa Real se acha ainda na sua natural existência, e caminham com os interesses da Casa de Áustria. São daquela natureza que fazem com que a Soberania esteja sempre inalterável na sua força, apesar dos abusos que a representação nacional pretende sempre introduzir contra o poder da força executiva que reside nas mãos do Soberano; e esta união com os interesses da Casa de Áustria vai mutuamente cooperando para salvar dos ataques democráticos a existência da Monarquia.

Wutenberg, que se entregou tanto nas mãos da sua representação nacional, adentrou-se de tal sorte na carreira do liberalismo que não pode agora recuar como deve e a sua Aliança com o Imperador da Rússia faz com que o Rei esteja inteiramente servindo de instrumento aos Projetos da Rússia, cujo Plano de revolucionar a Alemanha vai agora aparecendo à luz pelas operações políticas que se tratam com bastante sutileza em Varsóvia para onde El Rei de Wurtenberg partiu convidado pelo Imperador da Rússia.

El Rei da Boêmia nada influi nos Negócios Políticos da Alemanha, receios sempre de seu vizinho, a Prússia, que se tem nas mãos da Casa de Áustria pela a união de Famílias que tem contratado, e desta sorte se salva da intriga que infesta os Espíritos revoltosos da demagogia da Alemanha. Os pequenos Estados da Alemanha, como Baden, Uleismar, Hesse, Darmstadt & Cia. seguem, na multidão dos negócios políticos, como adidos às pretensões secretas da Rússia.

As cidades hanseáticas livres esperam tranqüilamente a sua sorte, e já em vários Jornais se fala da sua supressão referindo a sua entrega a diferentes Potências, como Lübeck ao Rei da Dinamarca, Bremen ao Reino de Hanôver; Frankfurt ao Rei de Baviera, e Hamburgo que é o bocado mais conseqüente, e de

mais peso, ficará como Cidade Livre debaixo da Proteção ou da Casa de Áustria, ou do Rei de Prússia.

Eis aqui, Ex.mo Sr., em resumo, o estado atual da Alemanha; e deste estado político deve-se deduzir as seguintes reflexões; o Gabinete da Rússia, que marcha sempre sobre um plano fixo de adquirir novas possessões da parte do meio dia da Europa, aproveita-se das circunstâncias em que o corpo germânico está sem um Chefe que possa formar o ponto da sua unidade política, e dirigir as operações deste vasto volume de interesses nacionais que compõem as Constituições, as Leis Civis, as Religiões, e os costumes destes Povos debaixo de diferentes Soberanias, que são ameaçadas de uma revolução próxima, pelo fatal exemplo que a França adaptou do liberalismo e quase desprezo das prerrogativas Reais, e primeiro, e sendo objeto das coalizões das Soberanias, contra a democracia da França. Estas idéias funestas ao Trono e à Religião têm sido espalhadas (por toda a Alemanha) por demagogos da nova Filosofia; em Universidades Germânicas, viram o berço desta nova doutrina que produziu o pernicioso veneno que tem assassinado os princípios da boa moral e contaminado, geralmente, a sociedade civil naquela ordem regular que só podia permitir estabilidade ao Trono, e tranqüilidade aos Povos.

O quadro da situação da Alemanha apresentava à Rússia um terreno vasto de confusões para suas vistas políticas e ambiciosas. Consolidar a Constituição da Polônia oferecia um aspecto de liberalismo aos Povos já inoculados de princípios democráticos na Alemanha, e a formação do Reino da Polônia debaixo destes princípios e desviado daquela ordem autocrata que forma a massa atual do Governo da Rússia, adquiriria ao seu Império aquela influência necessária entre os Povos da Alemanha que a conduta recente de M. Staurdzer e Katzbuc, Agentes da Rússia, tinham perdido, além das concessões de Família que existem entre a Rússia, e várias Cortes da segunda ordem, como Baden, Darmstadt, Mecklenburg, Wurtenberg, Hesse Capel, Oldenburgo, e hoje a Holanda, cujas Cortes seguem cegamente a influência russa, pelos pactos de Família, e os interesses futuros que podem esperar na Eleição de um Imperador Russo. O Gabinete Prussiano não deixou de descobrir, com sutilezas, este funesto segredo, que seria a total perdição da sua Soberania, e dos Direitos Germânicos, que de antiga data estavam por uma contaminada sucessão na Casa de Áustria como possuidores do Centro dos Czares. A Prússia, como antigo Arquichanceler do Império, era a fiscal destas visitas, crendo-se neste o sistema, supõe-se que comunicou as pretensões da Rússia ao Gabinete de Viena; e por elas se originaram as Conferências de Carlbad, em que o Ministro da Rússia nunca teve parte, apesar de estar nesta ocasião tomando as águas minerais do sítio. Das Conferências de Carlbad emanaram as propostas de M. Berol Soharenstein, Presidente da Dieta Germânica em Frankfurt, e no mesmo tempo Ministro do Imperador de Áustria naquela Assembléia. Nesta situação dos Negócios Políticos e dos seus resultados estão à mira os Políticos da Alemanha; e a Europa tem os olhos fixos sobre as operações dos Gabinetes, e sobre a maneira em que se acalmara a tempestade que ameaça a futura existência de todas as Soberanias que se deixam conduzir pelas erradas máximas da liberdade de Imprensa, e das Associações Secretas; a formar por elas um Trono de usurpação a geral democracia da Europa debaixo da doutrina de um falso liberalismo, e de uma representação nacional que não tem outro benefício mais do que censurar e coarctar as prerrogativas dos Soberanos, seu legítimo poder, e destoar deste a subordinação dos seus Vassalos. Eis o benefício que faz à Europa a demorada benevolência do Governo de Luís XVIII, rodeado pela intriga demagógica dos seus atuais Ministros.[92]

[92] Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, ao Sr. Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 20 de outubro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

1.2 A PRAÇA COMERCIAL DE HAMBURGO NO SÉCULO 18 E PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO 19

Por ser uma das principais cidades da Alemanha, o principal porto de redistribuição de produtos importados, interna e externamente, um verdadeiro nó de trânsito, a compreensão do significado histórico de Hamburgo não pode ser feita exclusivamente a partir das questões ditas econômicas; tem que envolver, necessariamente, a dimensão política, pois sem esta face seria impossível entender a problemática em sua essência econômica.

1.2.1 PANORAMA DAS CIDADES HANSEÁTICAS

Em meio ao dualismo alemão,[93] as Cidades-Estados, os principados menores e os Reinos, tendiam a ser absorvidos por um dos dois lados ou manter sua antiga autonomia. Os senados das cidades hanseáticas procuravam manter sua autonomia até mesmo quando da formação da União Aduaneira, de que se abstiveram.

Enquanto os Estados Nacionais europeus procuravam consolidar suas colônias de além-mar, o velho Império Alemão mantinha um isolamento continental delegando as funções mercantis às poucas cidades hanseáticas, que sobreviviam às inúmeras guerras daquele período. Por sua tradição de neutralidade política, seus navios mercantes eram os únicos que podiam atracar em qualquer porto.

---

[93] "Somente em 1648, o Tratado da Paz de Vestfália oficializou a existência de dois credos na Alemanha, o protestante e o católico. Assim o Norte desta Nação passou a seguir o protestantismo, enquanto que o Sul manteve-se catolicamente fiel ao Vaticano. Ao longo do setecentos, diferenças, no que se refere à condição do Estado, apontam para sentidos opostos, posteriormente denominados "dualismo alemão"a rivalidade entre as dinastias austríacas e prussianas". LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 29.

A cidade de Hamburgo e suas vizinhas Bremen e Lübeck, faziam parte da chamada hansa, a antiga comunidade das cidades hanseáticas alemãs. As hansas pertenciam, na Idade Média, a todas as grades cidades do Norte da Alemanha e dos Países Baixos.

A história destes microestados é anterior aos descobrimentos marítimos, quando o comércio terrestre fazia florescer as cidades comerciais inseridas nas rotas terrestres, em meio à sociedade feudal.[94] Hamburgo, Lübeck, Bremen e Frankfurt, como vimos foram, as únicas das antigas cidades hanseáticas a manterem sua autonomia política quando se constituiu a Liga Alemã, em 1815.[95] Dessa maneira, davam continuidade à sua condição de cidade portuária livre, com uma política comercial própria em prol do interior alemão.[96] Elas perderiam a própria soberania, apesar de certa resistência, quando da anexação à Confederação do Norte da Alemanha, em 1867.

Essas cidades eram os três maiores postos marítimos alemães, mantiveram-se afastados da Guerra dos Trinta Anos, graças à sua condição de cidades hanseáticas. Pierre Jeannin, ao avaliar esses três portos, atribui nota dez a Hamburgo, a Bremen três a quatro e a Lübeck somente um.[97]

Nos primeiros decênios do século 18, Hamburgo ganhou até mesmo de Amsterdã, como importador de produtos coloniais franceses. Este porto, sozinho, trazia às vezes maior quantidade do porto de Bordeaux,[98] do que Amsterdã e Roterdã em conjunto. A tabela e o gráfico 1 mostram-nos a importância do porto Hamburgo, como também nos demonstram que

---

[94] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 36.

[95] PRÜSER, Friedrich. **Hanseatische Akten zur deutschen Überseegeschichte im 19**. München: Jahrhundert, 1957. p. 15.

[96] Idem. "As cidades hanseáticas dado a seus interesses na navegação mercantil, foram as primeiras a aliar-se à nova associação aduaneira, nos primeiros dias do ano de 1834. Isto se constitui como marco inicial do caminho para a posterior fundação do Império Reich, em 1871". RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 70.

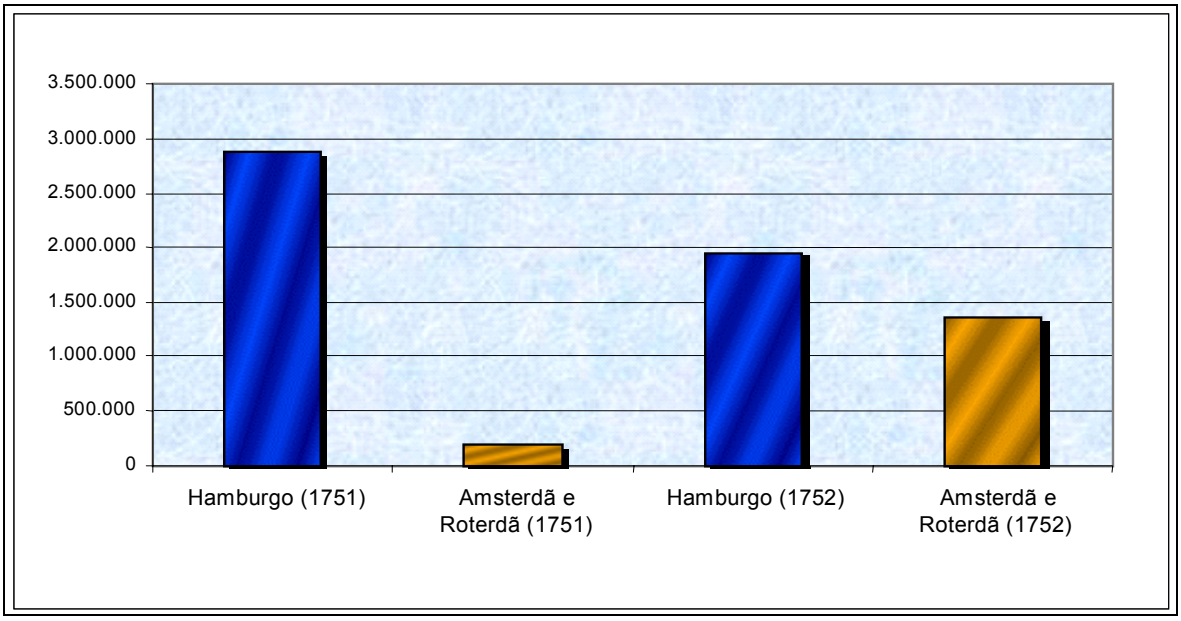
[97] JEANNIN, Pierre. **Die Hansestädte im europäischen Handel des 18**. Jahrhundert. In: HG 89, 1971, p. 62; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 82.

o Reno, nessa época, não era a principal via fluvial do interior alemão para o Atlântico. Assim sugere o Pierre Jeannin, em Paris, em 1752.

Tabela 1: Entrada de açúcar, café e índigo em Hamburgo e Holanda, procedentes de Bordeaux (1751-1752).[99]

1751	Hamburgo	Amsterdã e Roterdã	1752	Hamburgo	Amsterdã e Roterdã
Açúcar	9.567	11.625	**Açúcar**	16.158	12.048
Café	2.641.259	151.817	**Café**	1.804.346	1.336.167
Índigo	216.739	22.592	**Índigo**	125.038	9.134
Total @	**2.867.565**	**186.034**	**Total @**	**1.945.542**	**1.357.349**
%	**100,0**	**6,5**		**100,0**	**69,8**

Gráfico 1: Total da entrada de açúcar, café e índigo em Hamburgo e Holanda, procedentes de Bordeaux (1751-1752).[100]



A liga hanseática não tinha poder de liderança política, resolvia-se segundo as vozes das cidades; seu êxito devia-se ao zelo e recursos de todos. Encaminhavam-se pelo poder econômico, relações de assistência e autonomia contrapostas aos príncipes. Só um senhor feudal era admitido no ilustre círculo: o Grão-Mestre da Ordem Teutônica, que residia em

[98] O porto de Bordeaux era, até o final do Antigo Regime, o mais significativo porto para os importantes produtos das plantações, açúcar, café e índigo. JEANNIN, Pierre. **Die Hansestädte im europäischen Handel des 18**. Jahrhundert. In: HG 89, 1971, p. 62.

[99] Elaborada com base nos dados de JEANNIN, Pierre. **Die Hansestädte im europäischen Handel des 18**. Jahrhundert. In: HG 89, 1971, p. 62.

Marienburg na Prússia; por ele passavam as mais importantes rotas mercantis da época.[101] Tecidos, óleo, especiarias, peles, mel, bacalhau, vinho e seda enchiam o espaço de estocagem das barcaças em seu caminho de Londres através de Brügge, Hamburgo, Lübeck, Reval, Novgorod e de lá voltavam a Hamburgo.[102]

Bremen está situada às margens do rio Weser, tem como porto Bremerhaven, desembocando no mar do Norte. No verão, seus negociantes chegavam aos entrepostos da Islândia, desde Schetland e Bergen, até Groenlândia, para vender produtos do Hinterland de Bremen e importar peixe salgado. No outono-inverno, os marinheiros destas viagens participavam das colheitas em suas terras ou trabalhavam noutros afazeres.[103] Ao longo dos séculos 16 a 18, procurou manter seu mercado apesar das dificuldades decorrentes da consolidação dos Estados Nacionais, a exemplo da Dinamarca e Inglaterra. Ambas impõem novas condições comerciais, como moeda de câmbio em substituição às trocas vinculadas, práticas executadas pelos mercadores das antigas rotas hanseáticas.[104]

Com a decadência de certas rotas marítimas, os bremenses procuraram expandir-se rumo ao Atlântico, ao Caribe, mantendo ali seus agentes comerciais. Neste período, apesar das altas taxas cobradas pela Dinamarca e a decadência de certas rotas marítimas, procuraram intensificar seu comércio com a Rússia. Além dos produtos comercializados tradicionalmente, passaram a reexportar produtos coloniais adquiridos no Caribe.[105] Foi na exportação de capital humano que Bremen pôde fazer a concorrência aos grandes portos europeus do mar do Norte,

---

[100] Idem.

[101] Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 20 de outubro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal..

[102] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte.** Erfurt. Sutton, 2003. p. 12.

[103] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 98.

[104] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 39.

detentores do comércio dos antigos produtos coloniais. A concorrência, principalmente de Hamburgo e Amsterdã, levou o burgomestre Smidt a investir, junto com o governo de Hanôver,[106] em cujo território Bremen estava situada, na construção do porto de Bremerhaven.[107] O principal produto importado por esta cidade era o tabaco e fez sua diferença no campo do transporte de emigrantes que, depois de Amsterdã, tornou-se, até meados dos oitocentos, o principal porto da emigração alemã.[108]

Já Lübeck está situada a nordeste do condado de Holstein; senhora de um porto que, no apogeu do comércio das hansas, foi detentora de vários enclaves comerciais na Escandinávia, em Bergen, na Noruega; em Wisby, na ilha sueca de Gotland, e mesmo uma colônia em Novgorod, em distante território russo, até hoje mantendo as antigas rotas marítimas.[109]

Até a consolidação do comércio atlântico, esta foi a época comercial de ouro de Lübeck e de alguns portos bálticos, como Stettin, Dantzig e Riga;[110] no entanto, com a expansão ultramarina, no século 16, estas cidades bálticas tendiam a perder sua importância em relação ao comércio transatlântico. Lübeck foi prejudicada pelo fortalecimento do reino dinamarquês, cujo monarca passou a deter o controle do estreito no mar Báltico por meio de taxas alfandegárias.[111] Tal medida encareceu o comércio das cidades bálticas com os demais

---

[105] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 109.

[106] Lembrando que este, enquanto Estado, estava sujeito, diplomaticamente, ao Parlamento da Liga Alemã, em Frankfurt, mas, politicamente, seus súditos estavam sujeitos à monarquia inglesa.

[107] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 40.

[108] Foi por Bremen que a grande leva de 1816 a 1817, rumo aos Estados Unidos, emigrou; de lá também foram embarcadas as outras levas dos mercenários colonos aliciados pelo Major Schaeffer rumo ao Brasil. ENGELSING, Rolf. **Bremen als Auswandererhafen 1683-1880**. Bremen: Schüneman, 1961. p. 21.

[109] Atualmente, a linha Lübeck-Travemünde-Helsinki, com possibilidade de parada em Riga, é uma tradicional rota turístico-comercial do verão báltico. LENZ, op. cit., p. 38.

[110] Carta do Cônsul português em Stattin, Alexandre Andrade, a J. C. de Saldanha e Oliveira Daun. Stattin, 6 de julho de 1827. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[111] MEYER-STOLL, C**. Schiffsverkehr und Warenhandel mit den Partnerländern. In: Die lübeckische Kaufmannschaft des 17**. Jahrhunderts under wirtschafts-und sozialgeschichlichen Aspekten. Frankfurt am Main: Peter Lang, 1988. p. 41; Cf. LENZ, op. cit., p. 38.

portos europeus, fator que levou à interiorização do tráfico. Mesmo assim, conseguiu manter as rotas marítimas com a França, os Países Baixos, as cidades do mar do Norte, a Inglaterra e até mesmo com a península Ibérica.[112]

Mesmo no longínquo Norte da Europa, principalmente o Império Russo, demandava produtos coloniais provenientes da metrópole e seus reexportadores continentais. As cidades portuárias ao longo do mar do Norte e do oceano Atlântico detinham o controle sobre o comércio colonial; também traficavam através da navegação atlântica os tradicionais artigos de luxo vindos do Oriente, levando à decadência as antigas rotas hanseáticas, fossem elas marítimas ou terrestres.[113] Estes portos forneciam às cidades do Báltico e da Europa Ocidental, principalmente através de Brügge, produtos de primeira necessidade, como cereais, cerveja e importavam sedas, especiarias e outros artigos de luxo, inicialmente vindos pelas rotas hanseáticas; posteriormente pelas marítimas, via Atlântico e Índico.[114] Por fim, o comércio mediterrânico e a tradição mercantil das cidades participantes da Liga Hanseática sucumbiam ao monopólio do sistema mercantilista dos Estados Nacionais europeus, imposto, também, ao restante das nações européias.[115] No final do século 18, o Império Russo empreendeu a construção de uma janela para o Atlântico, São Petersburgo, tranferindo a capital do interior do continente para as cercanias do golfo da Finlândia, no mar Báltico:

> Se acaso a Dinamarca instou, era porque, via apoio na Rússia, debaixo da capa, quis promover esta questão e decidi-la debaixo do seu arbítrio, buscando meios de separar a união de Noruega da Suécia, a fim de pôr no Trono de Noruega o Duque de Oldenburgo, seu cunhado, cedendo por um Tratado Secreto que existe, e que não se conhece o teor o Ducado no Holstein à Dinamarca; e fazendo, assim, a manobra política de instalar entre si e a Noruega, viria facilmente por esta operação política a dispor em seu favor da Ilha de Escandinávia. Operação

---

[112] MEYER-STOLL, C**. Schiffsverkehr und Warenhandel mit den Partnerländern. In: Die lübeckische Kaufmannschaft des 17**. Jahrhunderts under wirtschafts-und sozialgeschichlichen Aspekten. Frankfurt am Main: Peter Lang, 1988. p. 41.

[113] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

[114] SAMHABER, Ernst. **Kaufleute wandeln die Welt. Die Geschichte des Handels von den Anfängen bis zur Gegenvart, Aufl.2**. Frankfurt am Main, Societäts: Verlag, 1993. p.118.

[115] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 38.

> que, se acaso se terminasse, faria em pouco tempo trazer as Águias Russas a banharem-se no Mar Atlântico, apesar da força marítima Inglesa e as cidades livres hanseáticas de Hamburgo e Lübeck eram sacrificadas ao Despotismo de El Rei de Dinamarca, que as vê com olhos de ambição como pertencentes aos Seus Domínios limítrofes a estas duas Repúblicas. Várias publicações feitas em Jornais Alemães pagos pela Rússia nos tem dado uma idéia indireta desta transação, e quem conhece a Política do Gabinete da Rússia não pode entrar em dúvida das suas vistas ambiciosas, apesar de amável exterior do Imperador, que com o seu modo afável e reservado produz na balança da sua Política estas mesmas demonstrações como um efeito saudável para agraciar-se na Opinião Pública.[116]

1.2.2 HAMBURGO COMO ENTREPOSTO COMERCIAL

Em comparação com as cidades hanseáticas no mar Báltico, a cidade do Elba não foi surpreendida pelo deslocamento, estabelecido a partir de 1492, do centro de gravidade da economia e do comércio para o Ocidente. Sua situação no litoral do Atlântico e na foz de um dos maiores fluxos fluviais da Europa assegurou-lhe o papel de praça de transbordo das novas mercadorias advindas das colônias para um gigantesco e rico interior até a Polônia, Áustria-Hungria e Hungria.[117]

Antes mesmo de fazer parte da Liga Hanseática, no século 14, Hamburgo já vivia em função de seu porto situado à margem do rio Alster, afluente do Elba,[118] que desemboca no mar do Norte, portanto, voltada para o Ocidente. "Aqui não é ainda o mar. Não tão perto e por isso seguia seu sopro moderado, tu precisas só estar no lugar certo em Ness, Kathristrasse, oder Grimn, parado, assim notas seu sopro, o sal esperto no sobe e desce da maré armada. Te contemplas e sentes estar na Torre do Mundo".[119] Marinheiros e comerciantes sentiram-se atraídos à localidade, em função da expressiva atividade do

---

[116] Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 29 de junho de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[117] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 225.

[118] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

[119] CLAUDIUS, Hermann von. Hamburg, 1803. In: SCHRAMM Percy Ernest. **Hamburg Deutschland und die Welt**. Ein Kapitel deutscher geschichte Univeristätsverlag Georg D. W. München, 1943. p. 4.

mercado ali instalado. Por este motivo, implantaram aí seus negócios comerciais.[120] Este desenvolvimento atraiu a atenção dos imperadores alemães, que colocaram mercados e mercadores deste espaço sob proteção.[121]

Carlos Magno, em 808, criou sobre o Alster o forte de Hammaburg. Em 831, seu filho, Luís o Piedoso, criou um Bispado, que se tornou Arcebispado em 834. Em 831, o monge beneditino Ansgar obtém direto do Imperador, durante assembléia do Santo Império, em Diedenhofen, sua nomeação como arcebispo missionário no extremo norte do Império e estabelece-se em Hamburgo.[122] Com relação à sua origem, em saxão arcaico, *ham* significa margem ou pântano, e *hamma* floresta densa; como se vê, região inóspita:[123] eis o nome dado ao forte às margens do Alster, afluente do Elba: Hammaburg, que, por corruptela, tornou-se Hamburg e, aportuguesado, Hamburgo.[124]

Hammaburg era, à época, um amontoado de palhoças de barro espalhadas onde viviam cerca de 200 pessoas, tendo ao fundo a modesta polegada de uma fortaleza guarnecida por, quando muito, 50 soldados. O sucessor de Ansgar, Bezelin Alebrand, esforçou-se por dotá-la de uma igreja de pedra com torre e, em contraponto, o Conde Billung construiu, no local da atual Rathausmark, uma torre de 20 por 18 metros com paredes de pedra de quatro metros, que significava prestígio.[125]

Segue o tempo e as escaramuças persistem, perambulam carroções de mercadores renanos e frísios, que forneciam seus produtos aos príncipes eslavos de Holstein e

---

[120] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte.** Erfurt. Sutton, 2003. p. 9.
[121] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.
[122] "Não se pode dizer que o monge Ansgar tenha tido uma vida das mais tranqüilas. Em suas atribulações, valeram-se os epítetos de 'Apóstolo dos Nórdicos' e 'Lança de Deus'. Embora tenha suportado os embates com daneses e eslavos, acabou tendo de fugir para Bremen ante a aproximação dos drakkar viquingues e fez bem, pois quem ficou foi, em boa parte, morto ou tomado como escravo, mas sempre sobraram alguns para justificar o trabalho de nosso arcebispo, agora mais seguramente sediado em Bremen e também para contrariá-lo e se contrapor ao poder espiritual como o secular, caso dos condes Billung. Suas rendas eram baixas ou quase inexistentes e, para piorar, com a participação do Império entre os netos de Carlos Magno, foi separado de seu mosteiro original de Torhout flamengo, que ficou no Império Ocidental, enquanto Hammaburg ficava no Império Oriental, futuro Império Germânico. SCHNEE, op. cit., p. 8.
[123] O que todavia não assustava beneditinos, habituados a terra sáfaras e pavis.
[124] SCHNEE, op. cit., p. 9.

Mecklenburg. Nos dias de feira, vendiam-se peles, cera, armas, ferramentas e também escravos.[126] Ao lado de artesãos e camponeses, por lá viviam mercadores precursores dos futuros mercadores de pimenta hanseáticos.[127]

A mola propulsora para o maior e mais ambicioso projeto para Hamburgo se dá em 1188, com Adolf III, de Schauenberg, promovendo a constituição de uma nova cidade completa. Os Schauenberg iniciaram projetos no norte da cidade. Demarcam o atual Rathausmarkt e a Bergstrase. Também os terrenos na proximidade do velho Fischmarkt e a muralha deste são urbanizados e povoados. Dos portões de Hamburgo nasceria uma colônia livre de mercadores. [128] O coletor local de imposto Wirad von Boicenburg assume o projeto envolvendo nele cerca de 50 mercadores para o investimento.[129]

O Conde Adolf não deixa a continuação do projeto ao acaso: estimula os investimentos com concessão. Os participantes recebem liberação de impostos no território senhorial e por três anos libera-os do pagamento de custos legais. Pensando na cultura e no laser, permite aos mercadores duas férias anuais. Depois de poucos anos, as cidades velha e nova são unidas política e administrativamente e ambas são dotadas de um só conselho, uma Rathaus e um só fórum.[130]

No século 12, o tráfico no Norte da Europa desenvolve-se progressivamente e o grande impulso dado ao desenvolvimento da cidade veio por meio dos duques de Holstein, com a Carta de Franquia de 1189. O imperador da Casa de Hohenstaufen, Frederico I, conhecido por Barbarossa, concedeu aos cidadãos de Hamburgo e de Bremen importantes privilégios.[131] Conserva-se, até hoje, no Arquivo "Del Ayuntamiento" de Hamburgo, a carta

---

[125] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte.** Erfurt. Sutton, 2003. p. 9
[126] Idem.
[127] SAMHABER, Ernst. **Kaufleute wandeln die welt. Die Geschichte des Handels von den Anfängen bis zur Gegenwart**. Societäts: Verlag, 1993. p 117.
[128] Ibid., p. 123.
[129] SCHNEE, op. cit., p. 12-13.
[130] Ibid.
[131] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

dos privilégios concedidos à cidade, em 7 de maio de 1189.[132] Barbarossa concedeu aos hamburgueses livre acesso de navios da foz do Elba até Hamburgo, direito de livre comércio, liberdade de pesca e abate de madeiras.[133] Os hamburgueses foram também liberados do serviço militar, um privilégio especialmente valioso em época de guerra; o que a torna Cidade Livre Imperial.[134] O porto realiza o transbordo de cereais, tecidos, peles, metais, arames, especiarias, madeiras e metais.[135]

Segundo von Lehe, no documento, o Imperador autoriza os barcos de Hamburgo a navegarem isentos dos direitos, desde o Alster, até o mar do Norte, além de que, também no rio Elba, estes cidadãos encontravam-se isentos dos direitos de navegação, até uma distância de cem quilômetros, enquanto que os demais barcos, de outras localidades, eram obrigados a pagar estes direitos. Ainda, hoje, na data de publicação da carta, comemora-se a assinatura da mesma, além de ser o Dia do Ultramar e Dia da Fundação do porto de Hamburgo.[136]

A fundação da Feira de Pentecostes, autorizada pelo imperador Carlos IV, no século 14,[137] fomentou o tráfico de mercadorias por vias fluviais do Alto Elba e seus afluentes.[138] A cidade estava destinada ao comércio do interior da Alemanha, uma importante praça comercial para o intercâmbio de mercadorias, que do mar do Norte, especialmente Flandres,

---

[132] REINCKE, Heinrich. **Die ältesten urkunden der Hansestadt zeir geschichte Hamburg**. Veröffentlichungen ausdem hamburgischen Ataatsarchiv. Bd. III. Hamburg, 1951. p. 93 e 126 .

[133] O imperador Barbarossa, em 1189, confere a Hamburgo o privilégio da cobrança de portagem: um tributo, que se paga por passar numa ponte, nas portas de uma cidade, etc.; lugar onde se cobra este tributo. FERREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. **Dicionário brasileiro da língua portuguesa**. 10. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1963. p. 957. v. II.

[134] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

[135] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 17. et. seq.

[136] LEHE; SCHILLER, 1953, loc. cit.

[137] REINCKE, Heinrich. **Kaiser Karl IV und die deutsche Hanse**. Pfingstbätter des Hansischen Geschichtsvereins XXII. Lübeck: Insbesondere, 1931. p. 21.

[138] "Outro fator válido principalmente para Hamburgo foi também o crescimento da feira de Laipzig, que, desde o final da Guerra dos Trinta Anos, ganhou em significado, mas caiu em detrimento das feiras sul-germânicas. As feiras distavam só escassas cem quilômetros do Elba". WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 83.

Holanda e Inglaterra, preferiam, através do Elba, para comerciarem.[139] Estas condições tornaram notória a Feira de Pentecostes,[140] que durava três semanas, em todo o território do comércio hanseático e, neste contexto, Hamburgo expressava-se como o centro de tráfico de maior importância do norte alemão: "Aqui podiam entrar comodamente em intercâmbio de mercadorias todos os territórios do Centro da Europa, os que faziam parte da rede do Elba com as cidades e os países da região do mar do Norte e do mar Báltico".[141]

Não há dúvidas de que, neste caso, o mar Báltico era sumamente importante para a praça comercial hamburguesa.[142] Alguns produtos, como alcatrão, cordame, cereais, metais, couros, cera, mel e papel podiam ser comercializados através do mar do Norte, com Antuérpia, Amsterdã e Londres, em troca de mercadorias do Sul europeu, como vinhos, frutas sulinas, óleos, algodão e especiarias.[143] Hamburgo também tinha importante papel no comércio de madeira;[144] nesse caso devido, especialmente, à sua situação geográfica.[145] Nos documentos do Almirantado referentes à aduana, constam anualmente centenas de milhares de aduelas de barril fornecidas à Espanha preparados e exportados pelos taboeros hamburgueses.[146] O madeiramento para a construção de navios passava pelo porto de

---

[139] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[140] BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 160. v. 2.

[141] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

[142] "O espaço báltico era estrategicamente o mais importante da Europa. A madeira de carvalho da Prússia Oriental e as cidades nortistas alemãs do Báltico (Rastock, Danzig), os portos sueco e russo (Riga, Götrberg...), os longos mastros de aberto da Noruega, Suécia e Rússia, eram para a época o equivalente ao petróleo hodierno do Oriente Médio". WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 228.

[143] Ibid., p. 225.

[144] "O espaço Báltico era, por isso, estrategicamente o mais importante da Europa. A madeira de carvalho da Prússia Oriental e as cidades nortistas alemãs do Báltico (Rastock e Danzig), os portos sueco e russo (Riga e Göteberg), os longos mastros de aberto da Noruega, Suécia e Rússia eram para a época o equivalente ao petróleo hodierno do Oriente Médio. O preço da madeira tornou-se, no final do século 18, um dos elementos de peso central da disputa européia". ACERRA; Martini; MERINO, José; MEYER, Jean. **Les marines de guerres européennes, XVII-XVIII siècles**. Paris, 1998. p. 269.

[145] WEBER, 2004, loc. cit.

[146] **Admiralitätskollegium, 317-2, F6**. Bd. 18. Siehe Monate Januar und Februar.

Hamburgo em grande quantidade para os estaleiros ocidentais europeus, pois a cidade era o principal ponto destas trocas.[147] No século 18, as mercadorias coloniais ganham uma significativa participação nessas trocas:

> Os navios eram carregados em Hamburgo e com o sucesso exportavam, da metrópole do Elba, a cerveja que correspondia a um terço das exportações, cuja clientela se estendia do Báltico à península Ibérica. Os clientes mais confiáveis, vinham dos Países Baixos e Dinamarca, onde eram anualmente fornecidos quase 170 mil barris de cerveja.[148]

A dependência de Hamburgo à nobreza chega ao fim com a morte de Adolf VIII Schauenberg, em 4 de dezembro de 1459, sem descendência direta. Hamburgo sempre apoiara os Schauenberg, que a provera de privilégio de cidade livre, de título senhorial e carta de liberdade, porém, os hamburgueses sentiam-se já livres e suficientemente independentes para se sujeitarem à nova dinastia. Diplomaticamente, acolheu-se a proteção do rei da Dinamarca, Christian I, que lhe prestava, assim, homenagem como Duque de Scheswig e Conde de Holstein e Storman, escolhido pelas populações locais, permanecendo Hamburgo, na prática, com todos seus direitos e privilégios.

Hamburgo aceita do Imperador Sigismundo o direito de cunhar moedas de ouro e considera com interesse a possibilidade de tomar assento no colégio de eleitores do Império, porém, ninguém na cidade de fato queria tornar-se cidade do Império.[149] A concessão não fora sem compromisso financeiro e quando o Imperador Sigismundo solicita novo socorro, Hamburgo desculpa-se, alegando sua vassalagem ao ducado de Christian I, que revalida seus direitos. Na guerra conta a Dinamarca, Hamburgo segura seu dinheiro e cuida de seus próprios interesses.[150]

---

[147] SAMHABER, Ernst. **Kaufleute wandeln die welt. Die Geschichte des Handels von den Anfängen bis zur Gegenwart**. Societäts: Verlag, 1993. p 123.
[148] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte.** Erfurt. Sutton, 2003. p. 24.
[149] SAMHABER, 1993, loc. cit.
[150] SCHNEE, op. cit., p. 25.

Embora desejasse concentrar-se em seus negócios, longe da política e da igreja, isso não foi possível. Desencadeou-se uma crise religiosa, que envolveu católicos e seus adversários, levando à pior crise do início da Era Moderna. Mesmo a contragosto, Hamburgo envolveu-se até mesmo em batalha contra o Império católico e, em 1547, partilhou a derrota em Mühlberg. Engajou-se também em nova batalha em Drakenburgo, em que os protestantes vencem, mais 18 mil marcos. A cidade, que passa a ter maioria luterana, libera-se também de vínculos Igreja-Estado.[151]

No século 16, as cidades hanseáticas já não mais podiam fazer valer seus privilégios e influências frente aos estrangeiros, portanto, cada um procurou manter seu comércio com os Estados europeus, individualmente.[152] Hamburgo foi a primeira cidade a se organizar neste sentido, por meio de seu burgomestre e de seus senadores, que enviaram ao Conselho da Cidade um secretário, que buscou segurança junto ao rei da França, Henrique IV, contra o ataque aos barcos de Hamburgo e liberdade para comercializarem com este país.[153] Um documento foi confeccionado e assinado em Paris, em 1552: "El documento [...] da severas instrucciones a todos los comandantes de Francia de mar y tirra para que ni aun durante la querra com el Emperador alemán sean molestados los barcos y las mercadorias de Hamburg y para que se devuelvan los bienes confiscados."[154]

Além destes, Hamburgo procurou outros mecanismos para a sustentação de seu tráfico, como a proteção para a navegação, por meio dos Atos de Navegação, assinado por

---

[151] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte Erfurt**. Sutton, 2003. p. 30.

[152] "Mesmo durante a Guerra dos Trinta Anos (1618-1648), devastadora para o continente, continuou com o seu comércio marítimo e terrestre. No século 16, quando as cidades hanseáticas ficaram fora do monopólio mercantilista, trataram de pelo menos, assegurar o comércio com os Estados europeus. Assim sendo, o burgomestre e o senado de Hamburgo, em 1552, firmaram um documento com o rei francês, Henrique IV, de garantir contra saques a barcos hamburgueses e a concessão de livre comércio aos seus mercadores na França". LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 41.

[153] BAASCH, Ernst. Handelsverträge Hamburg und andere Bezichngen mit Frankreich. In: **Quellen Zur Geschckte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17; 18. und 19 Jahrhundert**. Hamburg, 1910. p. 108-170.

[154] Tratado de comércio com a França, aos 20 de janeiro de 1552. In: LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

Oliver Cromwell, em 1651. Tal proteção visava à obstrução do contrabando nos períodos de guerra, além da liberdade de comércio com os inimigos da Grã-Bretanha.[155] A Inglaterra reconhecia o valor de Hamburgo, pois a considerava como local portador de reservas ilimitadas para a navegação e porto propício para a equipagem rápida e completa de uma frota.[156] Um princípio fundamental do Ato de Navegação de Cromwell era que as mercadorias procedentes das colônias inglesas só fossem transportadas por barcos ou navios ingleses; cláusula análoga também imposta por Espanha e Portugal às suas colônias americanas, mantendo as cidades hanseáticas eliminadas do comércio com os países americanos.[157] Mesmo assim, os hanseáticos conseguiram privilégios junto ao rei inglês, o *Trade Privilege granted to Hamburg by Charles II of England*, auferido em 1669, indicando as estreitas relações comerciais entre a Inglaterra e Hamburgo.[158] Neste, foram concedidas garantias a mercadores e a todos que trabalhavam com eles; concedia igualmente liberdade para fazer transações comerciais legais, mesmo em tempos de guerra, com inimigos da Grã-Bretanha, mostrando que o monarca inglês respeitava a sua capacidade naval: "Hamburg was estimated at the time in England as a town which has at its disposal an unlimitate store of ship supplies to quickly equip a fleet completely."[159]

Se, na época da hansa, a população de Hamburgo não passava de 14 mil habitantes, na virada para o século 17, com o comércio florescente, a cidade encontra-se não só como uma das mais ricas do Império, mas como a maior, contando 40 mil habitantes, um quarto vindo de fora, muitos perseguidos por causa de sua fé, refugiaram-se em Hamburgo em busca de liberdade e trabalho.[160] Entre eles, havia muitos comerciantes e artesãos, empreendedores com

---

[155] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 42.
[156] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 8.
[157] LENZ, 1999, loc. cit.; LEHE, 1953, loc. cit.
[158] Ibid.
[159] Ibid.
[160] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte**. Erfurt. Sutton, 2003. p. 31.

vasta experiência comercial, provenientes especialmente da Holanda, Espanha e Portugal.[161] Outras levas de imigrantes aí chegaram em função da Guerra dos Trinta Anos; entre eles, muitos comerciantes ingleses estabeleceram-se na cidade, contribuindo para que se intensificasse a importação de tecidos ingleses, tanto no norte, quanto no centro da Alemanha: "Os ingleses e numerosos comerciantes sefarditas estabeleceram-se em Hamburgo, desde o século 16."[162] O privilégio do comércio, que o Rei Juan II concedeu a Hamburgo, revela o valor que o monarca da Casa dos Stuarts dava ao comércio entre esta cidade e a Inglaterra.[163] Referiu-se a Hamburgo dizendo que é um membro "excelente e destacado das cidades hanseáticas" e concede aos seus mercadores segurança para todos os que participam do comércio, ampliando, assim, o Ato de Navegação ditado, pela primeira vez, por Cromwell.[164] Na Inglaterra, estimava-se a cidade hanseática como um lugar que possuía reservas ilimitadas, no que se refere à necessidade para a navegação e para equipar de forma rápida e completa uma frota.[165]

Dessa emigração nascem, em Hamburgo, várias fábricas antes inexistentes: fundição de sinos; ourivesaria em prata e ouro, e produção de botões finos. Hamburgo foi a escolha natural devido à identidade de línguas e costumes.[166] Outras etnias também contribuíram:

---

[161] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte Erfurt**. Sutton, 2003. p. 31; BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 160. v. 2.

[161] LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 7.

[162] SCHRAMM, Percy Ernest. **Hamburg Deutschland und die Welt**. Ein Kapitel deutscher geschichte Univeristätsverlag Georg D. W. München, 1943. p. 705-709.

[163] SCHNEE, op. cit., p. 8.

[164] LEHE, op. cit., p. 8.

[165] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 232.

[166] "Surpreende a dificuldade desses imigrantes tornarem-se cidadãos hamburgueses apesar de seu potencial. De um lado havia a condição de pagamento pontual. Isto sempre era barreira que esfriava a vontade de se tornar cidadão, mas o que talvez mais pesasse era a condição de tornar-se Luterano. Muitos que haviam deixado seus lares em busca de liberdade religiosa achavam isto difícil. Isto era na política para Hamburgo. Em Altona, essa exigência não existia". SCHNEE, op. cit., p. 32.

judeus espanhóis e portugueses perseguidos pela Inquisição, huguenotes da França perseguidos pelos Bourbon.[167]

Desde sempre, a cidade manteve sua autonomia, não sendo domínio de príncipes, ou reis, apresentando um governo exercido por seus cidadãos através de seu próprio Senado:

> Ao meu ver, não é Hamburgo alguma Potência de influxo político, mas meramente um agregado de homens industriosos, de muitas diversas Nações, que, fixando-se neste sítio favorável ao Comércio medianeiro, consertaram um Pacto social que tem por único fim a manutenção do seu mutual interesse, e assim pede que ninguém se isente de compensar esta vantagem por alguma parte ativa no serviço público. Conforme esta Constituição, os Cidadãos chamados para o Governo executivo, com o título de Senador, não podem promulgar a mínima Lei, sem primeiro a terem propostos ao Corpo da Cidade (die Bürgerschaft) em Congresso geral; portanto, podia-se dizer, que quem jura fidelidade à semelhante República, promete-a a si mesmo como parte integrante dela. As obrigações dos seus Cidadãos me parecem tampouco usurpar dos deveres do Súdito de alguma Monarquia, tanto menos porque, no caso inopinado de uma colisão, existe um meio tão fácil de romper qualquer vínculo com este pequeno estado. Os Ministros de várias Cortes (principalmente o último Britânico), em sua primeira chegada aqui então representado o Senado contra a questionada falta de reciprocidade, todavia ficaram satisfeitos com a resposta que dele receberam, capacitando-se de que uma Municipalidade, cujo único recurso está na indústria mercantil, não se pode pôr em linha igual com Estados grandes, fecundos em meios e forças, e que os Cidadãos dela, naturais de outros Países, não devem entrar na categoria dos Estrangeiros naturalizados em uma Monarquia.[168]

Homens assim constituíram uma teia que permitiu a Hamburgo, mantendo-se neutra às disputas políticas pela hegemonia na Europa, auxiliar e se aproveitar de todas as situações vividas pelas grandes potências alcançando, apesar do monopólio comercial colonial, que tais potências estabeleciam, no outro lado do Atlântico e mesmo eventualmente as costas sul-americanas do Pacífico. O Senador Vestfália faz a observação da origem dos produtos comercializados e o potencial dessas atividades pelo volume quantificado nesses balancetes:

> Diligência, parcimônia, ordem, sagacidade e atividades, elevaram Hamburgo da ínfima condição de cidade pesqueira ao grau de principal e primeira

---

[167] "Os ingleses e numerosos comerciantes sefarditas e huguenotes estabeleceram-se em Hamburgo, desde o século 16". WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 231.

[168] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Silvestre Pinheiro Ferreira, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Hamburgo, 22 de março de 1822. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> entre as cidades mercantis de terra firme; conseguimos, ao final do século 18, que nossas bandeiras pudessem ser vistas em quase todas as águas das terras conhecidas, e que desde então, nós conduzimos sob nossa bandeira produtos de todas as regiões. A bandeira de Hamburgo drapejou em muitos mares, no Ganges e na China, ela drapejou em águas do México e Peru, na América do Norte, nas ilhas holandesas e francesas e localidades das Índias Orientais, e as nações estrangeiras não nos invejavam por nossos navios transportarem tesouros de ambas as Índias, pois o fazíamos atendendo também seus interesses. Assim era a representatividade de Hamburgo no final do século anterior e, assim, é agora no começo do século 19. [169]

Hamburgo era política e economicamente autônoma e, em termos sociais, destacava-se por atender ao velho ditado: "Os ares da cidade libertam."[170] Ao contrario á sociedade estamental, aristocratizante, militar e servil, não só do Sacro Império Germânico, como também da Liga Alemã, com seus nobres, patrícios, servos, súditos, pelo menos os cidadãos de Hamburgo eram citadinos *bürguer*: "Nós não temos nenhum nobre, nenhum patrício, nenhum escravo, do qual alguma vez fomos súditos. Todos os verdadeiros hamburgueses conhecem e têm somente um único *status*, o de um cidadão, cidadãos somos nós todos, nem mais nem menos."[171] Segundo Schramm, era em Hamburgo que a mobilidade social melhor se fazia notar,[172] como a profissão era uma herança socioeconômica, de característica familiar, passada de pai para filho, esse não era um fator determinante e excludente; desde que cumprissem o juramento cívico, que deviam prestar, tanto os hamburgueses como os estrangeiros.[173] Comerciantes ou artesãos poderiam ascender a membros do Conselho

---

[169] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[170] SCHRAMM, Percy Ernest. **Hamburg Deutschland und die Welt**. Ein Kapitel deutscher geschichte Univeristätsverlag Georg D. W. München, 1943. p. 4

[171] Declaração de J.K.D. Durio, em 1803. In: SCHRAMM, op. cit., p.14.

[172] Ibid., p. 17-21. Esta posição se confirma no relatório do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, para Silvestre Pinheiro Ferreira, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Hamburgo, 22 de março de 1822.

[173] "Juramento cívico: 'Eu prometo e juro a Deus Onipotente ser fiel e afeiçoado a esta República, procurando o seu bem e desviando o dano, segundo a minha faculdade, de não me amotinar contra o Senado e a Municipalidade com palavras, ou feitos, e se me constar alguma cousa a seu prejuízo, denunciá-la fielmente. Também pagarei honrado e prontamente todos os Direitos anuais, idem os de Alfândega, Ciza, e quaisquer outros que forem determinados entre o Senado e o Congresso dos Cidadãos. Assim me valha Deus, e a Sua Santa Palavra! Fulano prestou o Juramento supra. (Data) (Assinatura de um dos Secretários do Senado)". **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas**

Municipal.[174] Nem havia a separação entre acadêmicos e negociantes, uma vez que o conhecimento do Direito e da Diplomacia entre estes era de suma importância para o comércio e a manutenção da neutralidade política desta Cidade-Estado, como também não havia barreiras sociais impedindo matrimônios, nem entre a classe dos civis e militares.[175] Era implícita a participação dos negociantes, mesmo os não-hamburgueses, na política local.[176] Estas condições específicas de Hamburgo favoreciam a ascensão social de seus cidadãos, o que era um entrave nos outros Estados alemães:

> Tenho a honra de incluir uma fiel tradução do juramento cívico que tem de prestar toda a pessoa, tanto natural daqui como estrangeira, que nesta Cidade quer praticar Comércio, Jurisprudência, Medicina, ou qualquer outro ramo de indústria debaixo do seu próprio nome, sendo, aliás, livre a todo o Estrangeiro a residência aqui fora do nexo. Os deveres que impõem o Juramento, além dos nele já expressosm são: de o Cidadão, aceitar quaisquer cargos municipais para que for eleito pela maioria dos membros das mesmas Repartições, e não tendo ele passado a idade de 45 anos, nem podendo provar um estabelecimento anterior de dez anos em outra parte, ou algum achar que desqualifica para o serviço; de entrar na Guarda cívica (Bürger-Garda), cuja obrigação se cinge à defesa da própria Cidade, aliás, o referido Juramento, do qual cada Cidadão fica com um exemplar impresso, obriga tão-somente pelo tempo de seu estabelecimento nesta, pois que, querendo ele largado, transferindo em outra firma os seus bens imóveis e fundos no Banco, e restituir ao Senado o dito Documento, imediatamente será desligado do nexo.[177]

Complementando a receptividade a emigrantes estrangeiros, em geral refugiados, protestantes e judeus, que podiam adquirir direitos iguais aos nativos, na condição de que se

---

entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[174] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a Silvestre Pinheiro Ferreira, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Hamburgo, 22 de março de 1822.

[175] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 42.

[176] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[177] "As contribuições pessoais, hoje em vigor, são somente: uma ciza de um xelim (c.ª 17 Réis), para cada garrafa de vinho que se gasta em casa, e o dobro de águas ardentes, e uma taxa de ¾ por mil do respectivo cabedal, ou proporcionalmente da despesa anual para suprir aos gastos extraordinários da demolição dos baluartes desta cidade, a fim de prevenir que jamais possa servir de praça de armas a algum Partido incursório". Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Il.mo e Ex.mo Sr. Silvestre Pinheiro Ferreira, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Hamburgo, 22 de março de 1822. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares**

convertessem ao luteranismo.[178] Assim, os negociantes estrangeiros eram recebidos, independentemente de sua procedência, uma vez que representassem, à entrada de capitais, contatos promissores no mercado e o conhecimento de novas tecnologias; condições imprescindíveis para estas pequenas repúblicas diante da ausência de um Estado Nacional.

Dessa intensa imigração, resultante das questões religiosas, Hamburgo volta a se beneficiar.[179] Os contatos desses novos empresários expandem os negócios e começam a importar açúcar de cana do Brasil e se instalam as primeiras refinarias.[180]

A situação geográfica de Hamburgo foi, sem dúvida, desde a época hanseática, até os séculos 19 e 20, o fator mais importante para o seu desenvolvimento econômico: "Hamburgo é um porto da Alemanha no estuário do rio Elba. O grande favorecimento de Hamburgo situa-se, além de sua extraordinária localização geográfica, em seu estatuto de porto franco, o que se evidencia através de seu intenso desenvolvimento comercial e industrial."[181]

Sua localização às margens de um dos maiores fluxos fluviais da Europa, que estabelece um amplo caminho para o oceano Atlântico, assegurou-lhe o papel de praça comercial de reexportação das novas mercadorias provenientes das potências coloniais européias, para a Suécia, a Dinamarca, o Báltico e outras Nações do Norte.[182] Além do

---

trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[178] SCHRAMM Percy Ernest. **Hamburg Deutschland und die Welt**. Ein Kapitel deutscher geschichte Univeristätsverlag Georg D. W. München, 1943. p.17-21.

[179] "O conselho da cidade não era, afinal, tão escrupuloso quanto à questão religiosa. Na Guerra entre a Espanha (católica) e a Inglaterra (protestante), forneceu a Espanha víveres material para a construção de navios e mesmo armas. No retorno, traziam especiarias, pimenta, em tal quantidade que deixavam de lado os portos da costa norte escocesa. A perda de um ou outro navio em tempestade ou em combate com a frota inglesa não chegava a atrapalhar os lucros". SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte Erfurt**. Sutton, 2003. p. 32.

[180] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 228.

[181] Carta de Luigi dell'Hosta ao Conde da Barca. Hamburgo, 1.º de fevereiro de 1817. **Documento manuscrito em italiano original, arquivo do Conde da Barca. Correspondência Recebida**. Documento 4.25. Universidade do Minho, Portugal.

[182] Hamburgo recebia tais produtos e os redistribuía para o interior da Alemanha, para a Polônia, Suécia, Rússia, para as Nações do Norte em geral, Áustria, Hungria. "A Praça de Hamburgo que pela localidade era o Deposito das mercadorias de toda a Alemanha, Prússia, Suécia e de outras Nações do Norte. Canal de consideração e negociações destas mesmas Praças com produtos coloniais [...] sendo os efeitos do Brasil a força do seu mercado". **Balança Geral do Comércio do Reino de Portugal com seus domínios e Nações estrangeiras**, 1819. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. Para simplificar, usaremos a nomenclatura **BGC** quando mencionarmos este documento.

comércio ao longo da costa européia, o rio Elba possibilitava o acesso ao Hinterland, atendendo, portanto, não só as trocas necessárias à economia do norte da Alemanha, bem como para o gigantesco e rico noroeste europeu, até a Prússia, Polônia, Áustria e Hungria, que foram de igual significado comercial para Hamburgo. O governo prussiano reconhecia estas possibilidades, procurando garantir o equilíbrio político não só interno, como, também, nas relações com os Estados vizinhos. Além disto, valorizava Hamburgo e Bremen em sua excepcional condição de cidades portuárias, comerciais e neutras. Exceto durante o período do bloqueio continental imposto por Napoleão, elas usufruíam autonomia política e econômica.[183]

Para uma melhor compreensão das atividades comerciais do porto de Hamburgo, faz-se necessário aprofundar as principais vias comerciais alemãs. A construção de estradas progredia só na França, centralizada no final do século 18, e somente os Países Baixos, a Inglaterra e a França dispunham de redes de canais navegáveis construídas sistematicamente.[184] No que diz respeito à Alemanha, até sua ampliação, que começou em 1837, a escolha das vias de trânsito e comércio da rede ferroviária prendia-se às relações topogeográficas.[185] Como na Idade Média, as vias permaneciam os mais importantes meios de trânsito do comércio interior. Em contrapartida, era possível aproveitar-se das quatro correntes fluviais, ou seja, o Reno, o Weser, o Elba e o Oder, que possibilitavam um tráfego de navios até bem profundo em seu interior;[186] quanto ao Danúbio, apresentava como via comercial um significado secundário.[187] Isto acentuou a forte orientação do comércio exterior

---

[183] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 42.

[184] KELLENBENZ, Hermann. Landverkehr, Fluss-und Seeschiffahrt im europäschen Handel. In: SCHRIFTEN, Kleine. **Europa, Raum wirschaftlicher Begegnung**. Bd.1. Stuttgart: VSWG. 1991. p. 327.

[185] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. P. 82.

[186] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. P. 82.

[187] KELLENBENZ, Hermann. Landverkehr, Fluss-und Seeschiffahrt im europäschen Handel. In: SCHRIFTEN, Kleine. **Europa, Raum wirschaftlicher Begegnung**. Bd.1. Stuttgart: VSWG. 1991. p. 327.

para o Ocidente. Antes desses fundamentos também, o Oder era pouco utilizado, apesar de se dirigir ao centro da região manufatureira silesiana: "A orientação ocidental exigiu a construção do canal de Müllroser que ligou, desde 1668, o curso superior de Oder com o Spree, o Havel e o Elba, abrindo uma via fluvial de 760km de extensão direta de Hamburgo até Breslau."[188] A significação do sistema fluvial do Elba, foi, assim, decisivamente ampliado.[189] Os portos marítimos orientais de Stettin até Königsberg ganham peso, principalmente na segunda metade do século 18, com o contínuo crescimento do fornecimento de cereais à Europa Ocidental pela Prússia, Polônia e Rússia,[190] e eram, além disso, uma importante alternativa para a exportação de madeira do Sul.[191] Como já vimos, as aduanas tinham um importante papel ao lado da geografia, pois o Reno era sobrecarregado de impostos; ele desemboca fora das fronteiras do Império. O Weser ligava de fato a importante região de linho vestfaliana, porém, entre Bremen e Minden, havia 21 postos aduaneiros. Pelo Elba. em contrapartida. com um percurso de quatro vezes mais extenso de Hamburgo a Breslau, havia somente 25 postos aduaneiros. Por isso, os custos do frete de Frankfurt sobre o Meno até Hamburgo computavam, em 1720, um quinto do custo para Bremen e só um terço para Amsterdã. Mesmo os centros comerciais e manufatureiros sulistas de Augsburg e Nuremberg utilizavam mais Bremen e Hamburgo do que os portos holandeses.[192]

---

[188] KELLENBENZ, Hermann. Ausenhandel, Der Deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. Referat der ersten Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte in Mainz. **Forschungen zur Sozial-und Wirtschaftsgeschichte**. Stuttgart, Bd. 8, p. 30, 1964.

[189] Idem.

[190] Carta do Encarregado dos Negócios Estrangeiro de Portugal em Hamburgo. Alexandre Andrade. Ao D. Francisco de Almeida Ministro e Secretario de Estado. Staattin, 19 de setembro de 1826. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Stattin dos anos 1820 a 1830**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo Lisboa, Portugal. (Estão juntos com os documentos do Hamburgo).

[191] VOGEL, Walther. Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560 bis 1809. **Hansische Geschichtsblätter**, v. 74, p. 110, 1956; KELLENBENZ, Hermann. Ausenhandel, Der Deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. Referat der ersten Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte in Mainz. **Forschungen zur Sozial-und Wirtschaftsgeschichte**. Stuttgart, Bd. 8, p. 29, 1964.

[192] KELLENBENZ, Hermann. Ausenhandel, Der Deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. Referat der ersten Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte in Mainz. **Forschungen zur Sozial-und Wirtschaftsgeschichte**. Stuttgart, Bd. 8, p. 37, 1964.

Não somente as condições naturais fazem a diferença econômica para um Estado: o caráter definitivo se dá pelo impulso do homem, porque este utiliza os elementos naturais:

> No son sólo las condiciones naturales las que imprimem su sello a una zona económica. El carácter definitivo le recibe del impulso del hombre porque este utiliza los elementos naturales de la forma más diversa. Los comerciantes de Hamburgo supieron siempre poner em alto grado al servicio de sus propósitos la favorable situación de su ciudad. También em las relaciones com otros Estados fueron cristalizando formas internacionales que se baseaban en una vieja tradición comercial. De ellos fueron surgiendo en una larga evolución las personalidades que marcaron hasta hoy la estructura económica de esta ciudad-puerto.[193]

Segundo Weber, pode-se afirmar que as condições geográficas de Hamburgo e sua neutralidade política favoreceram o desenvolvimento de um dos mais importantes portos de transbordo entre os espaços econômicos complementares no noroeste e no sudoeste atlanticamente orientados da Europa.[194] Essa extensão operacional deduz-se facilmente da análise do texto do Senador Fredrich Westfalia, pela observação dos nomes geográficos referentes à origem dos produtos comercializados e o potencial dessas atividades. A partir de contextualização histórica, o relato demonstra que alguns eventos pontuais, principalmente as guerras resultaram em dificuldades e oportunidades ao progressso de Hamburgo em relação ao seu comércio com a Europa e o ultramar, adicionando a esses eventos um panorama das transformações locais por que a cidade passou. Guerras e revoluções de outros países mantiveram constantemente sobre Hamburgo e seu comércio uma grande influência. A pesar das dificuldades, os hamburgueses souberam transformar as crises em oportunidades e, a partir delas, construir seu progresso na armadoria, no comércio, nas finanças e na área securitária, garantindo para a cidade condições de se tornar a primeira no aspecto do comércio interior europeu e a segunda no comércio marítimo internacional:

---

[193] SCHILLER, Karl. Hamburg Commercial Treaties from seven centuries. Hamburg Economic Studies Edited by Hamburg Department of Foreign Trade, Hamburg, 1953. p. 3. In: LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 3

> Como tal, Hamburgo teve uma importância que se mostrou e comprovou principalmente nos dois últimos decênios e foi causa e fonte duradoura da manutenção de nossa liberdade e nossa constituição. Hamburgo manteve sempre sua neutralidade diante de guerrras e revoluções; passou, assim, a funcionar como transportadora dos mercados nas nações beligerantes; fosse Hamburgo mais ou menos importante, ampliava-se sua utilidade para outros, promovendo-se, assim, seu proveito; para tal, sofreu não poucos sacrifícios, com diversos tipos dos freqüentes infortúnios dos Estados e, apesar de todas as perdas de seus comerciantes, pôde ainda ganhar uma estrutura à qual pouquíssimas cidades do passao e de nossos dias atingiram, a tal ponto que, no período mais afortunado, era vista como a segunda cidade mercantil da Europa.[195]

Desde que a velha hansa submergiu de vez na Guerra dos Trinta Anos, Hamburgo precisou manobrar sempre mais entre os poderosos Principiados.[196] Seu princípio de neutralidade agraciou Hamburgo de forma que seu *status* de cidade livre do Império ganhou, em 1618, proteção. [197] Exatamente nos tempos de guerra, Hamburgo era um ponto de giro para mercadorias de todo tipo, para a circulação de metais preciosos tais como ouro e, ainda, lugar propício para contatos diplomáticos e notícias.

> É impressionante que o fluxo das comunicações funcionava eficientemente no final do século 18, tanto que, nos portos do mar do Norte, chegavam as notícias quase que simultâneas ou até antecipadas em relação à Coroa espanhola, a respeito da chegada das frotas em Cádiz. É que no momento em que a frota partia, também partia o aviso direto a Londres, El Havre, Bordeaux, Amberes ou Amsterdã, a correspondência era enviada pelo meio mais rápido. É evidente que também nesses tempos se praticavam, por meio da rede de correspondências, transações monetárias e bancárias, vendiam-se, fretavam-se e se trocavam bandeiras e, segundo a necessidade, alteravam-se os registros. Naturalmente, por meio desta rede de

---

[194] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 231.

[195] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[196] Como exemplo, a política do Senador de Hamburgo poderia ter-se direcionado durante as Guerras de Filipe II contra a Inglaterra e a Holanda. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 225.

[197] No estado de agitação em que atualmente se acha grande parte da Europa, às cidades hanseáticas ficara conservado o negócio livre para os portos da França; quando mesmo haja uma guerra do Império contra aquela Potência, cujo ministro ainda se acha aqui: O Imperador Francisco I concedeu a esta cidade, na Guerra de 1758, o privilégio de neutralidade, do qual se espera agora, com bastante certeza, a confirmação da parte de Sua Majestade Imperial atual reinante e do Império. De V. Ex.ª, obsequioso, venerador e criado, João Schuback. Hamburgo, 1.º de outubro de 1792. A lembrança do quanto esta cidade sofrera, especialmente nos anos de 1690 e 1702, quando se vira na precisão de insinuar aos enviados da França daquele tempo, iguais rescritos emanados do Império e Sua Cabeça Suprema; e a consideração de que nas Guerras de Impérios posteriores, por motivo da necessária proteção do Comércio marítimo da Alemanha, esta cidade ficará dispensada de semelhantes intimações, fizeram com que logo o Senado procurasse, mediante submissas representações, divertir também, por esta vez, a insinuação tão delicada.

> informação fluíam também, outras notícias relacionadas ao campo político, econômico, social, militar e cultural.[198]

Hamburgo era uma cidade militarmente insignificante, mas pesadamente protegida pelas potências, que se interessavam pela manutenção de sua neutralidade, como as do círculo baixo saxônico, Suécia e Dinamarca. Essa versatilidade política e a capacidade de absorver novas idéias e experiências sempre inspiraram o empresariado hamburguês e em seu contínuo desenvolvimento.[199] Principalmente no século 17, criavam-se importantes instituições para a praça comercial. Uma das novidades foi a fundação do primeiro banco de giro hamburguês em 1619. Dispensavam-se as arcas de dinheiro, substituídas por ordens de pagamento.[200] O sistema já existia em Veneza desde 1587 e em sua aplicação comercial. Em poucos meses, o banco contava com mais de 40 correntistas e mais de 100 mil marcos depositados.[201] Com a fundação do Banco de Hamburgo, em 1619, a cidade tornou-se praça financeira de categoria européia."Hamburgo ficou como ponto central do interesse financeiro das grandes potências rivais, como importante praça comercial e financeira e diplomática nesses decênios de Guerra".[202] Até a fundação do Banco da Inglaterra, em 1694, permaneceu como a única contrapartida nórdica do Banco de Títulos de Amsterdã, fundado em 1609.[203] Mercadores forneciam prata de origem hispano-americana para a confecção de moedas locais, prussianas e

---

[198] PIETSCHAMANN, Horst. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX, In: **Primer congresso internacional de Historia Econômica y social dela Cuenca Del Caribe 1763-1898**. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1992. p. 458.

[199] BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo.

[200] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte.** Erfurt. Sutton, 2003. p . 31

[201] Ibid.

[202] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo; HERZIG, Arno. Zwischen Reich und Revolution. Hamburg in den 90 er Jahren. M. In: STEPHAN Inge; WINTER, Hans G. (Hrsg.). **Die Französische Revolution end ihre wirkung auf Norddeutschland und das Reich**. Bd.I. Nordeutschland. Hamburg, 1989. p. 154.

[203] BAASCH, Ernst von. *Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhunder*. Hamburg. Actien-Gesellsschaft. Neue Börsen-Halle. 1901. p. 4.

outras.[204] Quanto à Bolsa de Valores, fundada em 1558, manteve, até 1806, um serviço próprio de correio e mensageiros com conexões para Colônia e Frankfurt e através de Amsterdã e Antuérpia até para Londres.[205] Hamburgo tinha peso também na circulação de contas internacional por conta da neutralidade.[206]

> A derrocada de crédito dos bancos holandeses trouxe para Hamburgo o negócio de letras de câmbio holandês e o comércio da piastra e do táler albertino. A Rússia passou a pagar aqui os juros de seus empréstimos na Holanda, a Inglaterra pagava aqui os subsídios a potências estrangeiras. Assim, reuniu-se tudo no sentido de aumentar os negócios bancários, daqui e toma-se, de forma geral, que os fundos bancários, comparados a tempos anteriores, contabilizaram por volta de 5,10 até mesmo 14 vezes mais elevados.[207]

Como cidade do Império, Hamburgo era leal ao imperador, graças à renovação do privilégio do Elba, em 1628, atingindo o domínio sobre o espaço do Baixo Elba. Seus enviados intervinham em conflitos internos[208] e externos da cidade, como na ardente tensão entre cidadãos e senado resistentes desde 1670 que, em 1712, foi conciliada por compromisso conjunto. Tendo a Áustria e a Silésia, em 1742, perdido grande parte de suas manufaturas de linho, resfriou-se a relação de poder em Viena e Hamburgo procurou mais a "simpatia da Prússia, da Saxônia e de Hanôver", assim o mercantilismo prussiano compôs seu mercado.[209]

---

[204] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850. Köln, 1968. p. 112.

[205] BAASCH, Ernst von. **Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhunder**. Hamburg, 1901. Actien-Gesellsschaft. Neue Börsen-Halle. p. 9.

[206] WESTPHALEN, op. cit.

[207] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[208] Também em Hamburgo havia atritos entre os cidadãos e o Conselho. O povo simples estava profundamente aborrecido com seus regentes. A razão era a extensiva arbitrariedade de Heyno Brand, que por lá apareceu a cobrar dívidas que serviram ao Duque João III von Sachsen-Lauenburg. A complacência do conselho à ousadia de Brand levou o ânimo dos cidadãos à ebulição; reuniram-se no convento de Maria Madalena e votaram uma comissão de 60 membros para esclarecer a questão. Foi tirado de Brand o poder de aprisionar e a partir daí qualquer prisão só poderia ser feita após oitiva do cidadão pelo Conselho. Brand foi posto a correr. SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte Erfurt**. Sutton, 2003. p. 31.

[209] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p.25.

O forte aumento do comércio de mercadorias coloniais no século 17 com a Espanha e Portugal exigiu nova organização dos mercadores.[210] As velhas associações de comércio exterior e de condução da Flandres e da Inglaterra e as jovens representações de classe dos mercadores associados não mais conformavam o raio de ações mercantil.[211] Além disso, haviam se estabelecidos ao lado deles, desde o século 16, os ingleses *merchant adventures*[212] e ainda numerosos mercadores sefarditas e irlandeses.[213] Ao Colégio do Almirantado, fundado em 1632, e que existiu até 1814, competia a maior parte das questões referentes à navegação e ao comércio marítimo hamburguês.[214] Além disso, nomeava o cônsul hamburguês e uma de suas atribuições mais importantes era a proteção militar da navegação comercial hamburguesa.[215] A ele pertenciam quatro membros do Conselho e seis Deputados mercantis, que não pertenciam às velhas associações, mas, sim, compunham-se de grandes mercadores;[216] organizavam o serviço consular e preparavam os navios de comboio armados, pois era de grande interesse a proteção dos navios mercantes contra a pirataria em suas

---

[210] BEUTIN, Ludwig. **Der Deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen**. Neumünster, 1933. p. 44.

[211] As cidades hanseáticas conservam a herança da velha hansa e sua vocação comercial já não mais agia por meio de associações e corporações, mas cuidando de interesses de empreendedores independentes. Com esse espírito, são criados novos consulados. BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo; KRESSE, op. cit., p. 11.

[212] Com as mudanças políticas e a derrota da invencível Armada espanhola, em 1538, pela frota da rainha Elizabeth I, voltam às boas com os ingleses e, em 1611, recepcionam os *merchant adventures* e oferecem a guilda inglesa na assim chamada Casa Inglesa, um escritório próprio WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p .227.

[213] BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo. p. 1.

[214] RADEMACHER, Mathias. **Die Geschichte des Hafen und Schiffahrtsrechts in Hamburg**. Hamburg, 1994. p. 168. Este Colégio existiu de 1632 até 1814 e a ele competia a maior parte das questões referentes à navegação e ao comércio marítimo hamburguês. O Almirantado tinha recursos próprios, com receita provinda das taxas aduaneiras incidentes sobre todas as mercadorias que entravam ou saíam do porto. Como o Colégio do Almirantado foi dissolvido em 1814, suas atribuições passaram ao "Zoll und Akzisewesen, Handelsstatistik" a quem cabia inspecionar todas as listas e taxas aduaneiras, bem como o reconhecimento das multas legais em casos de defraudação ou contravenção.

[215] BAASCH, Ernest. Hamburgs convoys chiffhart und comoy wesen. Hamburg, 1896. Rainer Postel. Zur Entwick leing der hansestädtischen hafen und Schiffahrtsverwaltung. In: STOOB, Heinz (Hrsg). **See-und Flushäfen von Hochmittelalter bis zur Industralisierung**. Köln: Wien, 1986. p. 225; BENEKE, 1866, loc. cit.

[216] POSTEL, Rainer. **Versammlung. Eines Ehrbaren Kaufmanns 1517-1992**. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart. Hamburg, 1992. p. 23.

viagens para a França, Portugal, Espanha e Mediterrâneo.[217] Para cumprimento dessas atribuições, arrecadavam a Aduana do Almirantado e a Taxa de Comboio.[218] Como representante dos próprios interesses mercantis, havia, em 1665, uma deputação do comércio exercida por honestos mercadores da antiga assembléia.[219]

Essa organização tornou-se, a partir de 1674, reconhecida para a mediação imperial do conselho e da cidadania e ganhou, nos decênios seguintes, ponderável influência sobre os provimentos de consulado.[220]

A hansa alemã, já no século 13, tinha seus representantes em vários Estados europeus como representante dos próprios interesses mercantis havia, em 1665, uma deputação do comércio, exercida por mercadores idôneos.[221]

Quanto às relações com outros Estados, estas foram cristalizando formas internacionais que se embasavam numa já antiga tradição comercial.[222] Isso pode ser observado segundo as Cartas de Privilégios e os Tratados de Comércio assinados por Hamburgo, desde a fundação do Império Alemão.[223]

---

[217] BENEKE, 1866, loc. cit.

[218] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[219] Para se compreender o desenvolvimento do sistema consular hamburguês, precisamos retornar à Idade Média, onde se enraíza. As cidades hanseáticas tinham privilégios conferidos pelos reis, príncipes e imperadores. Os *olderman* de fato eram os representantes hanseáticos, do poder de ação política e do comércio. BENEKE, 1866, loc. cit.

[220] BAASCH. Ernest. **Die Handelskammer zu Hamburg**. Hamburg, 1915. p. 13.

[221] BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo. p. 2.

[222] BENEKE, 1866, loc. cit.

[223] Cartas de privilégios e Tratados de comércio de Hamburgo eram feitos com vários países: Carta de privilégio de Frederico Barbarossa à cidade de Hamburgo aos 7 de maio de 1189; Fundação da Feira de Hamburgo pelo Imperador Carlos IV, aos 29 de janeiro de 1365; Publicação da Feira de Hamburgo nos Estados da Flandres, Vestfália, território do Elba, na Boêmia, Baviera, Áustria e Hungria, em 1365; Tratado de comércio com a França, aos 20 de janeiro de 1552. Privilégio do comércio concedido por Carlos II da Inglaterra para Hamburgo, em 1.º de junho de 1663; Tratado de comércio com o Brasil, aos 17 de novembro de 1827; Tratado de amizade, comércio e navegação com os Estados Unidos, aos 20 de dezembro de 1827; Artigo adicional ao tratado com os Estados Unidos, a 4 de junho de 1828; Tratado de comércio com a Turquia, aos 18 de maio de 1839; Tratado

Porém, as cidades hanseáticas conservavam a herança da velha hansa e sua vocação comercial já não mais agia segundo associações e corporações, mas cuidando de interesses de empreendedores independentes; com esse espírito, são criados novos consulados.[224] Em Haag, em 1625, é estabelecido o Consulado Geral para Países Baixos e Holanda, depois transferido para Amsterdã,[225] tornando-se importante para o comércio com a Espanha e Italiá, no Mediterrâneo. Em 1635, em função de privilégios obtidos desde 1607, estabelece-se em Madri um Consulado com um Procurador Geral e Ministro da hansa teutônica.[226]

Em função de novos tratados, criam-se consulados em Cádiz, em 1650; em Málaga, em 1679; em Sevilha, em 1780, e, em 1702, em La Coruña. Independentemente dos tratados com Hamburgo, estabelecem-se consulados em Alicante e San Lucas, em 1675, e, em 1690, nas ilhas Canárias. Em Portugal, além do consulado principal em Lisboa, desde 1656, criou-se o Consulado Hanseático no Porto e 100 anos depois em Setúbal.[227] Na França, em 1650, estabelece-se a Agência Hanseática em Paris, para negociações de fornecimentos e empreendimentos, porém, após 1656, assume funções correspondentes aos atuais Consulados Gerais.[228] Em 1688, as cidades hanseáticas fundam um Consulado em Gênova, enquanto Hamburgo estabelece Consulados em Livorno, em 1689, e, em 1690, em Palermo.[229] Para os interesses comerciais nórdicos, permaneceram os antigos sistemas, que eram válidos para o estabelecimento de agentes hamburgueses em Estocolmo, em 1650. Esses agentes, em

---

com o Reino da Ilhas do Havaí, aos 12 de janeiro de 1848; Tratado de Amizade e Comércio com a Pérsia, aos 23 de julho de 1857.

[224] BAASCH. Ernest. **Die Handelskammer zu Hamburg**. Hamburg, 1915. p. 14.

[225] BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo. p. 4.

[226] Tratado Comercial assinado em 11 novembro de 1647 é confirmado pelo rei espanhol em 26 janeiro de 1648. Pelo art. 2º e através do art. 42 do anexo, direito hanseático seriam assistidos por Cônsul. BENEKE, 1866, loc. cit.

[227] St. Ubes. Ibid.

[228] Exemplar é o tratado de 1789, de que o segundo artigo da Separata deixa tácita a condição do Consulado.

[229] São conhecidos também tratados de garantia, um com o Estado Bárbaro de Argel, em 1751, para a instalação de Consulado de curta eficiência. Busca-se abrir o Império Turco com muitas dificuldades, devido às divergências religiosas. No Artigo I do Tratado do Imperador Francisco com o Alto Portal, de 25 maio de 1747, os mercantes de Hamburgo e Lübeck partilham esse mercado sob a bandeira do imperador e com sua patente.

Copenhague, em 1660, já atuavam na área política e a figura do residente hamgurguês assume funções consulares. Na Rússia, em São Petersburgo, em 1762, estabelece-se tal posto que, em 1802, dá origem ao Consulado hamburguês em Argel. "No final do século 18, na maior parte dos portos ibero-americanos, os hanseáticos tinham seus correspondentes, com quem mantinham contatos de forma indireta por meio de sócios epanhóis e portugueses".[230]

Hamburgo instala, em 1794, depois da consolidação da independência americana um Consulado Geral na Filadélfia, enquanto na América do Sul há somente um, instalado no Rio de Janeiro.[231] Já que todos esses consulados visavam aos interesses da navegação e do comércio marítimo, no interior da Alemanha nenhum posto hanseático ou hamburguês desse tipo foi instalado, embora se mantivessem agências das empresas hambuguesas na Corte imperial em Viena, desde 1580, assim como desde 1683, em Berlim. Só no período bem mais adiante, instalam-se consulados hamburgueses nos portos austríacos do Adriático.[232]

Uma das primeiras preocupações do Senado, após a reconstituição do comércio de Hamburgo, em 1814, foi junto com a reputação comercial o restabelecimento do serviço consular nos anos 1814-1816, quando foram estabelecidos novos consulados em Falmouth, Plymouth, Nantes, Bayonnem, Bilbao e Nápoles.[233]

Pela primeira vez, na Idade Moderna, estabelece-se uma relação consular das três cidades com o Alto Portal. BENEKE, op. cit., p. 5.

[230] PIETSCHAMANN, Horst. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX, In: **Primer congresso internacional de Historia Econômica y social dela Cuenca Del Caribe 1763-1898**. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1992. p. 458. Em Portugal, além do consulado principal em Lisboa, desde 1656 havia o consulado hanseático no Porto. Cem anos depois, instalou-se em Setúbal. BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo. p. 4.

[231] Em Portugal, além do consulado principal em Lisboa, desde 1656, havia o Consulado Hanseático, que tratava dos interesses dos três Estados portugueses (Reino Unido de Portugal, Algarve e Brasil). BENEKE, Ibid, p. 7.

[232] Desde a inscrição no calendário estatal em 1765 (livro onde se registrava a criação do consulado e o nome do cônsul), o número de representantes varia de 13 a 18. Em 1810, eram (sem contar a França e representações não oficiais na Inglaterra e sem contar ligações diplomáticas em Paris, Viena, Berlim e Hanôver) 13 postos consulares, com diversas denominações, principalmente três residências e agências com caráter de Consulado Geral (em Amsterdã, São Petersburgo e Copenhague); três consulados gerais propriamente ditos em Bordeaux, Livorno e Filadélfia; cinco consulados (em Cádiz, La Coruña, Málaga Lisboa e Archangel); uma casa em Bergen, na Noruega, e uma casa-mestra na Antuérpia. Ibid.

[233] Adotou-se o velho princípio de que a representação consular atendesse aos interesses na navegação, porém sem mais usar o recurso da corrupção e propina. Por razões próprias, só os cônsules em portos mediterrâneos usavam propinas, que eram pagas de sua remuneração pessoal. Desde que o consulado é um cargo honorífico, e

A partir dessa época, o consulado assume sempre mais sua forma atual e passa a ser responsável pelos contatos e tratados de comércio nos locais onde há instalações consulares, além das atividades de representação e proteção da cidadania.[234] Após 1814, os novos consulados proliferam na Europa como nos demais países:

> O Dr. Gretbeer, em 1847, relaciona-os sob o título "O Serviço Consular hamburguês", impresso na *Revista das Uniões para a estatística* alemã, páginas 84-90, do Dr. Von Redens, tabelados conforme o *status* anual entre 1816-1847. Consta no Calendário Estatal de 1866 que o conjunto dos postos consulares hamburgueses somavam naquele ano 279; na Europa, 144; nos Estados Coloniais Europeus, 69, e, na restante extra-Europa, 66.[235]

A seguir, em ordem cronológica, apresentaremos os países onde se estabeleceram representações consulares hamburguesas a partir de 1816: Inglaterra, desde 1816; Noruega, Portugal e Estados Unidos, desde 1817; Brasil, desde 1820 e de novo a partir de 1827; Chile e Peru, desde 1822; México e Haiti, desde 1825; Veneza, desde 1827; Dinamarca e Uruguai, desde 1828; França e China, desde 1829;[236] Holanda, desde 1834; Rússia e Áustria, desde 1836; nas colônias inglesas e em outros países, desde 1837; Espanha e suas colônias, desde 1838; Suécia, desde 1839; Império Turco, desde 1839; Bélgica, desde 1840; América Central, Guatemala, desde 1841; portos prussianos, desde 1842; Equador, desde 1842; Grécia, desde 1846; ilhas do Havaí, desde 1848; República Dominicana, desde 1850; Dresdem, desde 1850; Nova Granada, em 1851; colônias holandesas, desde 1857; Sião, desde 1858; Zanzibar, desde 1859; ilha dos Navegadores, desde 1864; Estados Unidos de Colúmbia, desde 1864.[237]

---

assim deverá permanecer agora como antes certos consulados na Europa Meridional ainda percebem uma gratificação anual, o que, todavia, não constitui nenhum salário, mais indenização e reposição de despesas de representação. Cf. BENEKE, op. cit., p. 7.

[234] Dando-se relevância ao caráter cada vez mais diplomático consular das representações, que, embora, mesmo a partir de 1813, continuasse a servir aos interesses das navegações e comércio marítimo, mesmo com grande ingerência dos mercadores sobre o Senado e o trabalho conjugado à Deputação Comercial, passa atuar com métodos que abolem, quase totalmente, participações e propinas. BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo. p. 8.

[235] Ibid.

[236] O último em Cantão, onde não durou muito e, em 1852, foi reprovado.

[237] BENEKE, 1866, loc.cit., p. 8.

> A ampliada ramificação da rede de sócios e de consulados hanseáticos cuidava com premura da comunicação para que estivessem bem informados dos preços de origem à disponibilidade dos produtos, condições e rotas de abastecimentos, como a possibilidade de reexportação dos mesmos para o hinterland da Hansa, isto muito antes que Hamburgo adquiriu o acesso direto aos países latino-americanos.[238]

A economia hamburguesa tornou-se, assim, sempre em maior volume dependente das conjunturas internacionais.[239] Essa extensão operacional é facilmente constatada quando analisamos a imensa extenção operacional de Hamburgo com os mais diversos países que pretendemos aqui expor.

As correspondências do consulado português em Hamburgo e as introduções das Balanças de Comércio do Reino de Portugal nos confirmam a movimentação significativa do comércio hamburguês com as Nações "porque nos levava então às avultadas somas, sendo a maior parte de efeitos da América, que fazia grandes depósitos para o fornecimento da Alemanha, Suécia, Prússia e de outras Nações do Norte, que concorriam ao nosso mercado franco".[240]

---

[238] PIETSCHAMANN, Horst. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX, In: **Primer congresso internacional de Historia Econômica y social dela Cuenca Del Caribe 1763-1898**. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1992. p. 458.

[239] Em 1846, em Hamburgo havia 162 consulados em todos os países com quem mantinha relações comercias. Em Paris, realizou-se um tratado de comércio e amizade com o plenipotenciário da Pérsia, tratado que abriu aos comerciantes das cidades haseáticas o caminho para a Ásia menor. Quatro anos mais tarde, estendeu-se também aos países do Extremo Oriente um vasto e produtivo campo para os comerciantes alemães e das cidades hanseáticas, como a China. Também a África se abriu ao comércio alemão.

[240] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

1.2.3 REDE DE NAVEGAÇÃO HAMBURGUESA COM AS NAÇÕES

Tendo em vista que os consulados hamburguês nas várias nações visavam aos interesses da navegação e do comércio marítimo,[241] é importante, neste momento, apresentarmos os campos de navegações comerciais hamburguesas. Do comércio com a Grã-Bretanha e a Irlanda, o porto de Londres foi o de maior importância para Hamburgo, somando 80% de todas as viagens a esses na época. As viagens a Londres eram tão importantes que, desde 1769, fizeram-se viagens com considerável número de navios, que cresceu de forma considerável nos anos seguintes;[242] este tráfico enfrentou algumas dificuldades, proveniente dos ingleses. Conseqüentemente, o importante fio de linho foi onerado a partir de 1770, com imposto aduaneiro proibitivo, que recaía sobre as cargas dos navios hamburgueses.[243] Pelos navios hamburgueses chegavam abastecimentos de terceiros; seguiam da Inglaterra para portos ingleses e outros estrangeiros. Nos tempos de guerra, outros portos britânicos ganhavam significado para a bandeira hamburguesa:[244] os portos de Hull, Leich, Newcastle e Sunderland, desde 1795, apresentavam significado comercial em Hamburgo. Já os portos de Liverpool, Bristol, a foz do Severn, aumentam significativamente o tráfico com Hamburgo, em meados do século 19, como região exportadora de carvão, em que eram tomadas as cargas para viagens em longa navegação. As viagens à Irlanda acontecem nos

---

[241] É importante notar que nenhuma estatística da navegação hamburguesa daquela época poderá fornecer informação definitiva sobre o comércio marítimo da cidade, pois importantes rotas de navegação da bandeira hamburguesa nessas décadas foram eliminadas. Seja lembrado o mar Mediterrâneo, que nesses anos não foi visitado por nenhum navio hamburguês; as viagens e ultramarinas diretas começadas por volta de 1780; as viagens à Inglaterra, Suécia ou Dinamarca, portanto, as terras com protecionismo muito contínuo e as viagens para Holanda, que para a bandeira hamburguesa eram de pouca significação, porém, extremamente importantes para o comércio.

[242] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[243] Se, apesar disso, a rota londrina ocupou uma posição tão destacada para a navegação hamburguesa, deveu-se, sem dúvida, ao transporte de cereais e madeira para a Inglaterra. KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p.19.

[244] Cf. SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

anos 1760, 1780 e após 1790, e o principal produto de importação hamburguesa neste país era a manteiga.[245]

Sobre as relações comerciais de Hamburgo com França, possuímos o importante documento do Senador Johann Ernest Friedrich von Westphalen, escrito em 1806, que relata, em primeira mão, a situação favorável do comércio hamburguês com a França:

> Desde há meio século, porém, a marcha foi mais rápida e propícia; nosso tráfico, principalmente com a França, começa significativamente a crescer. Como mais tarde, nos anos 1763 até 1776, as colônias francesas encontravam-se em seu maior florescimento, sendo nossa cidade a receptora anual de 25 milhões de libras de café, cerca de 5/12 partes, e de 25 mil barris de açúcar, cerca de 1/5 da exportação total das colônias francesas. O porto de Hamburgo recebia 40 mil Oxfoft de vinho francês e quatro mil unidades de conhaques; contava-se uma exportação anual francesa para Hamburgo de 25 milhões de marcos bancários em valor; nesses anos, Hamburgo manteve também estreito tráfico com Portugal, Espanha e Inglaterra.[246]

Outro documento excepcional que traz igual importância é o do Deputado do Comércio, Gerog Heinrich Sieveking, que menciona em um escrito no Comité du Commerce, em Paris, de dezembro de 1790, as importações da França mais importantes para Hamburgo: "café 21 ½ milhões de libras (5/12 da importação francesa de suas colônias); açúcar, 20 milhões de libras (1/5 da importação francesa de suas colônias); vinho, 2,4 milhões de libras; aguardente, 0,9 milhões de libras; antes de tudo conhaque."[247]

---

[245] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

[246] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[247] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 23.

Essas indicações, que são citadas muitas vezes, tantos por Baasch quanto por Mathies e Kresse, são confirmadas pelo contemporâneo, o Senador Westfalia. Esses importantíssimos documentos nos induzem à suposição de que, no século 18, o comércio e a navegação para a França estiveram por longo tempo em primeiro plano.

Dentre os portos franceses, o de Bordeaux era o de maior importância para a bandeira hamburguesa. Da totalidade dos navios destinados à França, 60% navegavam ao porto de Bordeaux.[248] A navegação aos portos de Ruão Baiona, Nantes e Leehavre apresentava-se bem menos volumosa, a função desses locais era a conexão a Paris, como também a indústria têxtil de Ruão e o comércio múltiplo dessa cidade.[249] Nos documentos do Admiralitätskollegium,[250] encontram-se viagens hamburguesas aos portos franceses de menor significado comercial, como o porto de St. Valery/Somme, Dieppe, Cherboug e Brest e Lorient, que foram portos de guerra volumosos em armamentos e arsenais da Marinha.[251]

A navegação hamburguesa à Espanha limitou-se, nessa época, quase que exclusivamente ao Norte da Espanha e se concentrou em Bilbao.[252] Hamburgo exportava primeiramente tecidos de linho, em seguida cera, vidro, artigos manufaturados e cereais.[253] O principal produto exportado por Bilbao para Hamburgo era a lã, além de outros artigos, como frutas meridionais, ferro e cobre.[254] O comércio de exportação hamburgusa para San Sebastian e Pasajes era baseado especialmente em tela de linho, artigos manufaturados,

---

[248] Cf. SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[249] KRESSE, op. cit., p. 24.

[250] **Arquivo do Estado de Hamburgo**.

[251] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[252] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 25

[253] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

cereais e material de construção naval;[255] Santander importava bacalhau, alcatrão e outros.[256] Esse porto foi visitado isoladamente por navios hamburgueses somente no fim do século 18 e início do século 19. Os hamburgueses navegaram também ao porto de guerra espanhol no noroeste da península Ibérica, em La Coruña.[257] Do porto de Teneriffa vinham os frutos meridionais;[258] os portos dessa ilha[259] foram, porém, ainda mais importantes como escala das viagens ultramarinas.[260]

A navegação hamburguesa a Portugal, entre 1765-1775, deu-se só ocasionalmente. Evitava-se as viagens à costa oeste da península Ibérica devido aos perigos barbarescos.[261] Em 1775, os portugueses, ainda sob o governo de Pombal, passam a lutar contra os piratas norte-africanos e liberam as águas costeiras portuguesas para a realização do comércio.[262] Em 1776 e de 1778 em diante, a bandeira hamburguesa mostra-se sempre mais freqüentemente nos portos portugueses.[263] Os navios hamburgueses traziam cereais do Báltico e de Archangel e reexportavam para Lisboa; de Lisboa importavam especialmente açúcar brasileiro e do Porto importavam vinho;[264] Figueira e Faro eram abastecidos com cereais. As viagens para Portugal foram importantes para os navios hamburgueses, em especial em tempo de guerra, pelo fato de Portugal permanecer neutro na Guerra da Independência Americana e também

---

[254] Idem.
[255] Idem.
[256] Idem.
[257] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 235; KRESSE, 1966, loc. cit.
[258] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.
[259] Santa Cruz e Puerto Orotava. KRESSE, op. cit., p. 24 .
[260] Ibid., p. 25.
[261] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 25.
[262] Ibid.
[263] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.
[264] KRESSE, op. cit., p. 42.

durante a Guerra da Revolução.[265] Só a partir de 1807 Portugal envolveu-se nas desordens da guerra. Estas viagens a uma nação neutra eram menos onerosas e perigosas do que à Inglaterra ou à França.

O comércio hamburguês com o mar Báltico e a Rússia, no final do século 17 e início do século 18, dava-se através dos portos de Argel, São Petersburgo e Riga.[266] São Petersburgo tornou-se significativo pela importação que operava em Hamburgo de açúcar, tecidos, índigo, arame, vinho, café, azeite, campeche e outros,[267] enquanto o porto de Riga, como Pernau, Libau e Memel, exportavam para Hamburgo cereais, mastros, semente de linho, cera, sebo e outros produtos do campo.[268] Nesse período, a bandeira hamburguesa passa também em Wiborg, o porto madeireiro na baía finlandesa.[269] Cereais e madeira são também as mercadorias de exportação de maior importância nos portos prussianos de Memel, Königsberg, Danzig e Stettin. O comércio e a navegação com Danzig, que entre a primeira e a segunda partilha polonesa eram livres, passam, a partir de 1792, ao governo prussiano; o tráfico com esse porto estagnou muito nesta fase intermediária;[270] as viagens diretas realizavam-se, sobretudo, para Argel e São Petersburgo.[271] Dos demais portos longínquos, em considerável extensão, como também de Argel e São Petersburgo, os navios hamburgueses navegavam a Holanda, Inglaterra,[272] França, Espanha, Portugal e,

---

[265] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[266] KRESSE, op. cit. p. 21.

[267] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

[268] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[269] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 21.

[270] Ibid.

[271] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

[272] Em tempos de guerra.

esporadicamente, até mesmo, aos Estados Unidos.[273] Estes países, por intermédio de Hamburgo, recebiam, juntamente com cereais e outros, material para construção naval, como madeira, linhaça, alcatrão e tecido para velas.[274]

Quanto à navegação e ao comércio, os portos sulinos da costa do mar do Norte, apresentam-se poucas notícias em relação ao porto de Bremen. Naturalmente, estas navegações costeiras são mais antigas.[275] As viagens a Amsterdã, nos anos 1760 e 1770, apresentam registros parciais, alterando-se na Guerra de Independência americana.[276] Amsterdã não foi visitada somente por navios pequenos e costeiros de Hamburgo, mas, também, por navios grandes, que vinham de Argel e continuavam navegando de Amsterdã para Hamburgo.[277] Em Roterdã, os navios hamburgueses aparecem só esporadicamente.[278] As viagens para a Antuérpia têm início em 1796.[279] Segundo Kresse, os navios hamburgueses, todavia, fizeram uso proveitoso da possibilidade de navegar para a Antuérpia,[280] pois, após 1815, este país pôde participar do comércio com as colônias holandesas, fator que fez aumentar passageiramente as viagens de navios hamburgueses para lá.[281] O porto de Ostente apresentava maior significado para a bandeira hamburguesa no ultimo quartel do século 18, do que para a Antuérpia. A partir de 1780, o comércio e a navegação foram favorecidos pelas reformas do Imperador José II.[282]

---

[273] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.
[274] Ibid.
[275] Baasch as relata em seu escrito "A navegação costeira entre Hamburgo, Bremen e Holanda". SAMHABER, Ernst. **Kaufleute wandeln die Welt. Die Geschichte des Handels von den Anfängen bis zur Gegenvart, Aufl.2**. Frankfurt am Main, Societäts: Verlag, 1993. p 123.
[276] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.
[277] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 22.
[278] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.
[279] A foz do Schelde fora bloqueada pelos holandeses no século 16 e a Paz de Vestfália manteve essa restrição. Só após a tomada da Nederlândia Imperial pelos franceses, no ano de 1794, terminou esta situação: foi proclamada a liberdade do Schelde e, em 1795, reconhecida a República Batava.
[280] SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.
[281] KRESSE, op. cit., p. 23.
[282] Ibid.

O comércio e a navegação a Dinamarca, Suécia e Noruega foram pouco significativos para os navios de bandeira hamburguesa nessas décadas. As viagens a portos dinamarqueses, como Schlewig-holsteinianos, ocorreram substancialmente por navios de Altona e outros portos Schlewig-holsteinianos, enquanto na Suécia, em 1724-1726, as leis compreendidas no Ato de Navegação inglês tinham permitido.[283] A Noruega submeteu-se, até 1815, às leis dinamarquesas e, por decorrência, às suecas. Só no final de 1780 e 1790 alguns navios hamburgueses navegaram para portos suecos.[284] No mesmo período, as fontes indicam esporadicamente Copenhague como destino. Os portos sul-noruegueses, como Christianland, Mandal e Farsund, são freqüentemente escalados, servindo como porto de emergência.[285]

Os hamburgueses navegaram esporadicamente à América do Norte, Nova York, Filadélfia e Baltimore só e nos anos de 1798 até 1800, pois o tráfego dessas cidades com Hamburgo transcorreu em grande volume sob bandeira americana. O artigo de exportação mais importante de Charleston foi o arroz, que se tornou necessário na Europa para o abastecimento das tropas.[286] O tráfego para Nova Orleans estabelece-se em 1815 e, em 1778, estabelecem-se viagens para as Índias Ocidentais, as Ilhas Canárias, Fayal e Santo Estácio.[287]

Nos anos de 1790, viajou-se a St. Thomas e Havana. Desde 1814, Havana está em primeiro lugar no *ranking* da navegação hamburguesa às Índias Ocidentais.[288] O porto livre dinamarquês de St. Thomas e a pequena ilha de St. Barthélemy, de posse sueca, serviam de portos de reexportação para o comércio semilegal com a América espanhola, com Porto Rico

---

[283] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.
[284] KRESSE, op. cit., p. 21.
[285] SAMHABER, Ernst. **Kaufleute wandeln die Welt. Die Geschichte des Handels von den Anfängen bis zur Gegenvart, Aufl.2**. Frankfurt am Main, Societäts: Verlag, 1993. p 123.
[286] Carta do cônsul do Brasil em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos ao Marquês de Inhambupe. Hamburgo, 6 de janeiro de 1827. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1924-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.
[287] Uma ilha holandesa nas Índias Ocidentais e Haiti. SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.
[288] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 26.

e com Caracas.[289] O artigo de exportação mais importante da Índias Ocidentais era o açúcar, que após a eliminação da intermediação francesa passou a ser buscado direto em grandes volumes.[290] É seguido pelo café, especialmente em San Domingo,[291] e das Antilhas francesas.[292] Madeiras, corantes[293] e peles eram importados pelos hamburgueses de Havana e Vera Cruz. O produto de exportação hamburguesa para as Índias Ocidentais eram grandes volumes de tecidos de linho.[294]

A navegação hamburguesa ao Brasil estabelece-se legalmente em 1820;[295] viagens isoladas já haviam sido feitas em 1814, 1815, 1816, 1818 e 1819, para a Bahia e o Rio de Janeiro.[296] O açúcar é o produto principal do comércio hamburguês com o Brasil, seguido pelo café, couros.[297] Falta, no período inicial da navegação ao Brasil, um artigo de exportação alemão para pagamento do açúcar, pois o algodão inglês já dominava o mercado brasileiro;[298] assim, os capitães hamburgueses eram instruídos a trazerem outras mercadorias para o Brasil.[299] Uma dessas mercadorias era o sal de Setúbal, Portugal.[300]

---

[289] Ibid.
[290] Cf. POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p.152-153.
[291] No Haiti. SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.
[292] Guadalupe e Martinica.
[293] Campeche
[294] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.
[295] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Thomaz Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 3 de julho de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[296] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 26.
[297] Carta cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a Manoel Antônio Vellez Caldeira Castelo-Branco, em Portugal. Hamburgo, em 25 de março, de 1823. . **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[298] Carta cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de setembro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[299] Especialmente produtos metalúrgicos, vidros e outros. Carta do cônsul, isto dificultava as viagens, tornando-as muito caras.
[300] KRESSE, op. cit., p. 27.

É importante notar, nos registros, que, anos antes, a bandeira hamburguesa já havia aparecido em La Plata.[301] Em 1798, Buenos Aires recebeu, pela primeira vez, navios hamburguses. Dos anos 1803 até 1806, são registrados 16 navios hamburgueses no porto de Buenos Aires, que importavam peles e chifres dos portos de Buenos Aires e Montevideu.[302] Uma parte dos produtos pecuários importados são pagos com negros, conforme informa Pohl.[303] A ocupação passageira de Buenos Aires pelos ingleses e os distúrbios em La Plata após o final da época napoleônica, terminam com as viagens de navios hamburgueses.[304] O comércio e a navegação hamburguesa a Lima ocorrem pela, primeira vez, em 1799.[305]

O comércio e navegação ao Senegal, conforme os documentos do Arquivo Estatal de Hamburgo, nos anos de 1800 até 1808, ocorrem somente quando quatro grandes e quatro pequenos navios hamburgueses visitaram esta região.[306]

Em 1794, pela, primeira vez, os hamburgueses navegam no oceano Índico, passando pelo cabo da Boa Esperança, rumo ao Leste, que tinham Tranquebar como destino.[307] Da Isle de France, os hamburgueses importavam açúcar.[308] As viagens para a Índia Oriental e China, conforme o relatório de Baasch, tinham como destino proposto Calcutá, Cantão e Batávia.[309]

---

[301] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18. SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[302] KRESSE, op. cit., p. 26; **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

[303] Pohl relata, em outro escrito seu sobre as controvérsias entre o Governo espanhol de Cuba e o Governo de Madri, a respeito da permissão de navios hamburgueses no porto de Havana. Essas controvérsias e as alternâncias de permissão e proibição espelham-se novamente nos aumento e nas diminuições da navegação hamburguesa para Havana. POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p.191-192.

[304] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18. SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[305] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 27.

[306] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

[307] Esse pequeno posto comercial na costa de Covomandel foi dinamarquês de 1620 até 1845, e tinha algum significado como estação missionária e também para a missão alemã e passou a ser visto a seguir como "St. Thomas oriental". Ibid.; KRESSE, 1966, loc. cit.

[308] Ibid.

[309] SCHNEIDER; KRAWEHL; DENZEL, 2001, loc. cit.

1.2.4 HAMBURGO FACE ÀS NAÇÕES EUROPÉIAS

Ponderaremos comparativamente entre si os mais importantes parceiros comerciais de Hamburgo no século 18 e início do século 19. As freqüentes tendências do aspecto econômico eram influenciadas, em primeira linha, pelas grandes guerras no espaço atlântico,[310] que tinham fortes efeitos sobre o comércio, sobretudo por terem sido sempre guerras econômicas, embora não fossem elas tão devastadoras para o desenvolvimento geral das guerras dos séculos precedentes.

Na Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1714), Inglaterra e Holanda buscavam por meio de sua aliança com os Habsburgos, principalmente o acesso ao comércio com a América Espanhola colonial.[311] A França buscava seu acesso ao mercado americano por meio das ligações dinásticas com Madri.[312]

Na Guerra de Sucessão Austríaca (1740-1748), a união franco-espanhola estava empenhada; a Inglaterra visava novamente ao mercado de escravos, bem como o comércio de contrabando caribenho e a expansão britânica no sul da América do Norte.[313] A entrada da Prússia na Silésia, que havia desatado a guerra, assentou-se fortemente na dimensão americana, atingindo finalmente essa província através do comércio atlântico, que proporcionou a exportação de linho da Silésia.[314] São conhecidas as implicações ultramarinas da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), no curso da qual a Inglaterra pôde até mesmo ocupar

---

[310] VOGEL, Walther. Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560 bis 1809. **Hansische Geschichtsblätter**, v. 56, p. 110, 1956.

[311] PIETSCHMANN, Horst. Geschichte Spaniens. Teil 1. Von der Gründung der spanischen Monarchie bis zum Ausgang des Ancien Régime. In: BERNECKE, Walther L.; PIETSCHMANN, Horst. **Geschichte Spaniens**. p. 142.

[312] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p . 234.

[313] Ibid.

[314] BAASCH, Ernst von. Handelsverträge Hamburg und andere Bezichngen mit Frankreich. In: **Quellen Zur Geschckte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17; 18. und 19 Jahrhundert**. Hamburg, 1910. p. 201; KOSSK, Die. Bedeutung des spanisch-amerikanischen Kolonialmarktes für den preusischen Leinwandhandel am Ausgang des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. In: HEITZ, Gerhard; UNGER, Manfred (Hrsg.). **HansischeStudien**. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburrstag. Berlin, 1961. p. 212.; SOETBEER, Handel. **Hamburg**. Bd. 1 p. 13

passageiramente Cuba e as Filipinas.[315] A Prússia, desta vez subjugada da França, defendeu-se com auxílio de pagamentos de subsídios da Inglaterra, cujo objetivo era que a Silésia conquistasse o Canadá. Hamburgo, como intermediário, aproveitou-se de novo desses pagamentos, como já ocorrido em situações semelhantes no século anterior.[316]

No âmbito dessas grandes potências que buscavam impor seus interesses com recursos poderosos, a própria posição da pequena Cidade-Estado de Hamburgo podia não somente resguardar-se delas, mas melhorar as fatídicas táticas.[317] Guerras e revoluções de outros povos mantiveram constantemente sobre Hamburgo e seu comércio uma grande influência.

Na retrospectiva do século 17, deve-se inicialmente apresentar a ordem de grandeza e a constelação do comércio hamburguês e então mostrar o desenvolvimento até o início do século 18.[318] Espanha e Portugal absorviam, durante a Guerra dos Trinta Anos, junto aos Países Baixos, uma quantidade significativa de exportação direta de Hamburgo. Em 1625, seguia um terço de todas exportações em direção marítima aos Países Baixos e um quinto à península Ibérica.[319] Inglaterra e França tinham sua importância menor do que Espanha e Portugal nesse anos. Tanto é que Hamburgo, até a primeira metade do século 17, reexportava boa parte das mercadorias coloniais importadas da península Ibérica para a Inglaterra. Este fluxo inverteu-se significativamente até 1700, com a consolidação da posição inglesa no Caribe: "Hamburgo agora importava tais bens da ilha".[320] No final dos anos 1670, Inglaterra e Espanha estavam em primeiro lugar, somando 1,64 milhões de marco bancários cada uma, e a

---

[315] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p . 234
[316] Ibid.
[317] Ibid.
[318] BAASCH, Ernst von. Handelsverträge Hamburg und andere Bezichngen mit Frankreich. In: **Quellen Zur Geschckte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17; 18. und 19 Jahrhundert**. Hamburg, 1910. p. 201
[319] WEBER, 2004, loc. cit.
[320] Inglaterra. NEWMAN, Karin. **Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eigteenth Centuries**. London, 1979. p.186.

França tinha sua distância desses concorrentes reduzidas com apenas 0,9 milhão de marcos bancários.[321]

Tabela 2: Comércio hamburguês no século 17 (% do total das toneladas e em marcos bancários).

Nações	Exportação (1625) (% do total das toneladas)	Importação (1678) (marcos bancários)
Mediterrâneas	1,0	0,19
Espanha (Com Portugal)	20,0	1,64
Portugal		0,56
França	7,5	0,9
Inglaterra	6,5	1,64
Países Baixos	33,0	1,45
Norte da Alemanha	12,0	?
Escandinávia	12,0	?
Báltico	6,0	?
Argel		0,57

Fonte: Como isto vale muito genericamente para material estatístico sobre a economia da era moderna, também os dados da tabela cujos dados são coligidos de diversas publicações, devem ser entendidos somente como aproximação aos valores reais.

No final da Guerra de Sucessão Espanhola, as posições mostram-se fortemente alteradas. Inglaterra e Portugal estavam fortalecidos nas importações hamburguesas, enquanto as importações da Espanha haviam caído à metade do valor e volume. "As importações da França estagnaram-se em cerca de um milhão de marcos bancários. Devido à guerra, também não aumentou o volume total das importações das terras ocidentais." [322]

Como depois da Paz de Utrecht estabeleceu-se o crescimento próprio de Hamburgo, a Inglaterra precisava gastar boa parte de seus ressarcimentos de guerra na França.[323] O mercado hamburguês passa a dominar na importação das produções caribenhas de açúcar e café, até a erupção da Revolução.[324] A França pôde aumentar 20 vezes suas exportações para

[321] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p . 235.
[322] Ibid.
[323] HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd . Hamburg: Maschschr, 1952. p. 158.
[324] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

Hamburgo até 1788, enquanto a Espanha, na mesma época, só quintuplicava. Após a conclusão da paz, no verão de 1763, começou a ampliação do fornecimento francês de açúcar ao nível anterior à guerra, de zero, no primeiro trimestre de 1763, para cima de um milhão marcos bancários, no último trimestre do ano.[325] Até o fim do Antigo Regime e de seu sistema colonial, os franceses mantiveram seu peso dentro do comércio hamburguês conforme podemos constatar na Tabela 3.

Tabela 3: Comércio marítimo hamburguês no século 18 (milhões de marcos bancários).

Ano	1713		1750-1755		1787-1789	
Nações	**Importação**	**Exportação**	**Importação**	**Exportação**	**Importação**	**Exportação**
Espanha	0,7	0,5	1,5 - 2,5	?	3,6	9,5 - 11,4
Portugal	1,0	1,0	2,4	0,6	2,0	?
França	1,1	0,6	12,0 -16,0	?	25,0 - 26,0	?
Inglaterra	2,3	1,6	12,0	?	?	6,1
Holanda	?	?	2,0	?	8,0	?

Fonte: BAASCH, Statistik, p. 89-144; POHL. Beziehungen Hamburgs, p. 220; KELLENBENZ. Phasen, p. 103; HUHN, Handelsbeziehungen, Bd. 2, p. 85. In: WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 235.

O volume da importação hamburguesa na Inglaterra, na verdade, nestes anos, crescia somente na média de 2,6%. O sobrepeso pressionante das mercadorias francesas no mercado hamburguês esclarece-se por uma comparação com a Inglaterra à nação de comércio marítimo por excelência.

Ao longo de todo o século 18, até a eclosão da Revolução Francesa, as importações hamburguesas, somente do mais importante porto exportador francês, Bordeaux, correspondiam, muitas vezes, à importação das ilhas inglesas, como podemos verificar na Tabela 4 e no Gráfico 2. Se compararmos na referida tabela, elaborada a partir de uma relação da aduana hamburguesa de 1752, as mercadorias importadas por Hamburgo, tanto da Inglaterra, França, Espanha, Itália e de Portugal, percebemos com clareza que os países citados em razão de sua estrutura comercial diversa, não constituíam concorrência. Fator

[325] **Admiralitatszoll**, p. 104; **Admiralitatskollegium**, sign. 371-372, F6, Bn. 18

importante de se notar é que a Espanha, nessa época, fornecia a Hamburgo principalmente produtos agrícolas[326] e pouquíssimos produtos coloniais.[327] Estes produtos eram importados por Hamburgo da Itália[328] e da França, que era uma forte potência colonial; importava, majoritariamente, açúcar e café.[329] A Inglaterra fornecia do ultramar, principalmente, produtos medicinais, arroz, café, tabaco e rum.[330] A maior parte de sua exportação compunha-se de artigos manufaturados, como tecidos de lã, seda, algodão e meias.[331] Em relação os valores dos artigos manufaturados de lã, importados ao valor dos víveres e especiarias à Inglaterra, no campo comercial hamburguês, assemelhava-se muito à Alemanha, de onde Hamburgo, em 1752, importou 1,5 milhão de marcos bancários em víveres e 6,8 milhões em artigos manufaturados.[332] Em comparação com a Inglaterra, Hamburgo importou, no mesmo ano, víveres no valor de 1,4 milhão de marcos bancários e artigos manufaturados no valor de 9,1 milhões de marcos.[333]

---

[326] Passas, azeite, vinho.

[327] **Admiralskollegium**, 371-372, F6, Bd. 18

[328] Ibid.

[329] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[330] PRICE, Jacob. What did Merchants do? Reflection on British Overseas Trade, 1660-1790. **Journal of Economic History**, v. 49, p. 267, 1989.

[331] **Admiralitätskollegium**, 317-2, F6, Bd. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001.

[332] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 237.

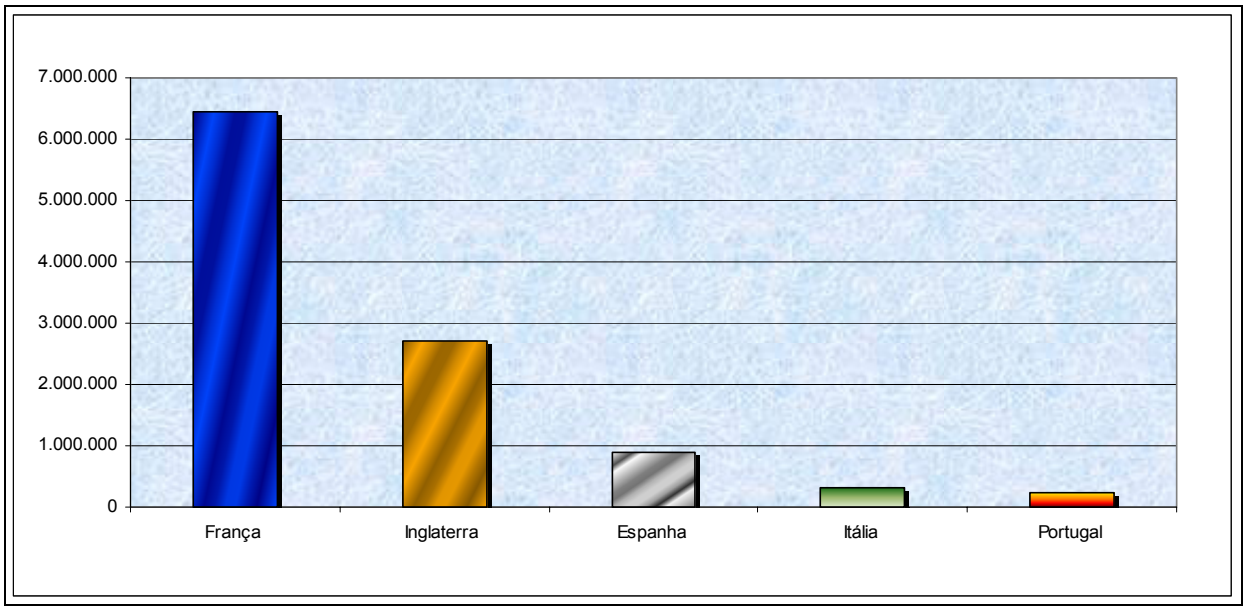
[333]HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd . Hamburg: Maschschr, 1952. p. 77.

Tabela 4: Importações hamburguesas da Inglaterra, França, Espanha e Portugal, 1753 (em marcos bancários).

Inglaterra	Valor	França	Valor	Portugal	Valor	Itália	Valor	Espanha	Valor
Lã e produtos de lã	673.095	Açúcar	3.465.720	Tabaco	108.685	Vinhos	91.620	Óleo	349.520
Algodão	444.835	Café	1.117.279	Barba de baleia	56.000	Vinagre	33.280	Passas	324.651
Tabaco	320.005	Vinhos	812.986	Vinhos	12.355	Óleo	28.718	Vinhos	125.030
Produtos medicinais	271.783	Índigo	466.375	Folhas de louro	9.429	Algodão	28.000	Drogas	31.300
Gengibre	177.155	Aguardente	202.615	Açúcar	8.260	Passas	18.243	Outros	72.629
Pimenta	172.995	Frutas	49.756	Drogas	6.753	Drogas	18.185		
Tinturas	143.070	Amêndoas	44.820	Tinturas	6.200	Outros	99.245		
Café	134.890	Tabaco	39.010	Óleo	6.176				
Estanho	52.450	Algodão	35.215	Cacau	5.800				
Pele	49.550	Outros	219.574	Cortiça	5.460				
Drogas	47.085			Frutas cítricas	4.720				
Barba de baleia	37.545			Passas	1.998				
Couros	36.984			Outros	7.165				
Linho	28.270								
Vinhos	21.150								
Arroz	18.450								
Açúcar	16.975								
Outros	56.139								
Total	**2.702.426**	**Total**	**6.453.350**	**Total**	**239.001**	**Total**	**317.291**	**Total**	**903.130**

Fonte: Elaborada com base nos dados colhidos nos documentos de Admiralskollegium, 371-372, F6, Bd. 18. In: WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 385-390.

Gráfico 2: **Importações hamburguesas da Inglaterra, França, Espanha e Portugal, 1753 (em marcos bancários).**



Fonte: Elaborado com base nos dados colhidos nos documentos de Admiralskollegium, 371-372, F6, Bd. 18. In: WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 385-390.

1.2.5 INFLUÊNCIAS POLÍTICAS E CONJUNTURAIS SOBRE O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO E DA NAVEGAÇÃO HAMBURGUESES

As tabelas 5 e 6 e os gráficos 3, 4 e 5 nos confirmam o relato de Senador Westfalia a respeito do comércio e da navegação hamburguesa, na segunda metade do século 18 e início do século 19.[334] As mesmas trazem o número de navios aportados em Hamburgo procedentes de Portugal, França e Inglaterra. Temos duas classificações nas tabelas, ou seja, os navios que partem de Hamburgo e retornam a ela, e outra situação que evidencia o número de navios aportados em Hamburgo procedentes destes países, mas que haviam passado por outros portos.[335]

De forma geral, a observação das mesmas nos mostram três momentos de pico na movimentação do comércio e da navegação hamburgueses com as várias nações com que mantinha relações comerciais no referido período. De 1765 a 1701, temos o primeiro ponto alto, que se dá durante a Guerra da Independência Americana; um segundo ponto alto se dá na primeira Guerra da Coalizão, em 1792:

> No ano de 1773, começou a Revolução Americana; França, em 1778, e Holanda, em 1780, tornaram partido americano, e essas potências diminuíram seu tráfico com a Inglaterra em guerra. Por esses tempos, dá-se no comércio em geral uma outra virada; Hamburgo soube utilizar isso e assim melhorou os negócios atingidos, A partir de 1793, quando irrompe a guerra entre Inglaterra e França, seguem-se os prejuízos. A guerra tomou tal rumo que a Inglaterra firmou sua resoluta supremacia no mar; o comércio da França e Holanda, devido ao bloqueio dos portos nos anos de 1795 até 1800, assim tanto limitou-se, que ambas as repúblicas e a maior parte

[334] Hamburgo tinha relações comerciais com vários países, tanto na Europa como fora dela: o comércio hamburguês na Europa, entre 1765-1823, era feito com: Bergen, Christinasand, Manstrand, Gothenburg, Copenhague, Stockholm, Wiborg, Pernai, Libau, Memel, Königsberg, Danzig, Stettin, Bremen, Roterdã, Antuérpia, Ostende, Yarmouth, Sunderland, Newcastle, Leith, Liverpool, Dublin, Limerich, Cok, Waterford, Bristol, Dünkirchen, St. Valery, Dieppe, Havre, Cherbourg, St. Malo, Brest, Lorient, La Rochell, Rochefort, San Sebastian, Santander, La Coruña, Figueira, Setúbal, Faro, Cádiz, Archangel, São Petersburgo, Riga, Hull, Londres, Amsterdã, Riuen, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Bilbao, Porto, Lisboa. O comércio hamburguês nos Portos da América, entre 1781-1823, era feito com: Nova York, Filadélfia, Baltimore, Vera Cruz, Haiti, St. Barthélémy, St. Eustatius, Guadelupe, Martinica, Grenada, Curaçao, Cartágena, Porto Cabello, Laguayra, Suriname, Guiana, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Aires, Callo, Lima, Charleston, Havana, St. Thomas, Bahia. Na América, os portos mais importantes no comércio hamburguês são: Charleston, Havana, St. Thomás e Bahia. KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 56-57.

[335] Como nos mostra a situação do comércio no percurso do tempo da frota hamburguesa e da capacidade de cargas.

> de seus comércios precisava fazer através de Hamburgo. Isto aumentou nossa importação de maneira extraordinária: tanto que, conquanto por aqui muita mercadoria somente passasse também assim a arrecadação aduaneira do Estado, a partir de 1794, aumentou tanto que se pôde considerar ter registrado quatro a cinco vezes mais do que em outras épocas ditosas.[336]

O terceiro e absoluto ponto alto desse século foi atingido em 1801, quando, segundo o Senador Westfalia, a movimentação comercial hamburguesa atinguiu tal aumento que faltavam armazéns em Hamburgo para depósito das mercadorias, especialmente mercadorias coloniais, como açúcar, café, algodão, peles, arroz, vinho e cereais, como os principais produtos comercializados por ela no período de 1790 a 1805:

> ... não podíamos armazenar aqui todas as mercadorias que chegavam e precisavam ser acomodadas em Altona. Torna-se evidente isso com respeito ao comércio quando observamos as listas de importação de algodão, café, peles, arroz, vinho, açúcar e cereais, como as principais mercadorias aqui recebidas do ano de 1790, até 1805. Esta observação dá imediato conhecimento da marcha do comércio de quão útil e quão grande significação era nossa praça para o mercado desses artigos.[337]

Conforme tabela 5, de 1802 até 1818, o comércio e a navegação apresentam contínuo declínio, chegando, nos anos de 1807 a 1813, a se tornar insignificante. Anos trágicos esses para o comércio hamburguês, que ocorreram, na verdade, por ocasião do Bloqueio do Elba pelos britânicos e, ao mesmo tempo, correspondem à crise do Império Português, quer dizer, por ocasião do Bloqueio Continental Napoleônico e a abertura dos portos brasileiros. A partir de 1814, Hamburgo tem seu comércio liberado, e imediatamente, se nota um aumento no movimento comercial, iniciando o grandioso desenvolvimento comercial hamburguês do século 19.[338]

---

[336] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[337] Ibid.

[338] Separa-se do conjunto dos navios marítimos aqueles dedicados à caça da baleia, assim mantém-se o conjunto dos navios ocupados em viagens comerciais. O desenvolvimento desse conjunto de navios puramente comerciais é, de cerca de 1780 até cerca de 1800, ainda um pouco mais animado do que o conjunto geral. Nessa época, tornam-se baleeiros isolados transferidos para outra ocupação e outros completamente postos de lados. Em 1767-1823, a caça à baleia, no conjunto, retrocede. Os poucos anos em que a caça à baleia recuperou-se foram por volta de 1777 e por volta de 1791-1792, os outros, em última análise, nada representaram no desenvolvimento

Desejando-se delinear as múltiplas razões do comércio e da navegação hamburguesa, na segunda metade do século 18 e início do século 19, tornar-se-ia impossível não considerar os eventos econômicos e políticos não somente em geral, mas também em seu efeito sobre os campo específico.[339] Ou seja, pretende-se analisar, juntamente com as referidas tabelas e os referidos gráficos, os eventos econômicos e políticos e qual o impacto que apresentaram à movimentação comercial e à navegação hamburgueses.[340]

Durante as guerras anglo-hispânicas,[341] a Espanha proibia todas as importações da ilha.[342] Hamburgo servia também como porto intermediário, cujos produtos ingleses nos papéis de bordo tornavam-se produtos alemães, para assim burlar o bloqueio espanhol.[343] Estabelece-se, nos anos 1760, uma significativa exportação de cereais para a Inglaterra, cuja população, nessa fase pré-industrial, não mais podia ser sustentada por sua produção própria.[344] Os mercadores hamburgueses tinham grande participação e auferiam comissões

---

conjunto. A caça à baleia torna-se, começo do século 18, por via de regra, produtora de maus resultados. Em meados do século 18 os navios baleeiros maiores buscam novas regiões de caça no oeste da Groenlândia, na rota David, ou os armadores restringem-se com pequenas embarcações ao abate de focas. A caça à baleia aparece aos armadores, evidentemente, como um recurso emergencial nas épocas ruins, assim, em torno de 1776-1777 e 1817-1820. A tendência contrária entre viagens comerciais e caça à baleia transparece nos anos 1767/68 e ademais 1771-1772, 1775-1776, 1776-1782, 1782-1786, 1794-1801, 1808-1810 (permitida excepcionalmente durante os bloqueios continental (e marítimo), 1816-1818, 1822-1823). Quando em épocas específicas, como em particular a época de 1786 até 1794, essa tendência parece contradita, é preciso ainda pensar que já de uma estatística ou diagrama da caça à baleia no século 18 pode-se correlacionar a alternância de navegação comercial (aberta e fechada). O desenvolvimento da capacidade conjunta entre 1765-1823 da frota mercante hamburguesa transcorre quase paralelo ao desenvolvimento da contagem conjunta dos navios marítimos. Isto nos diz que o tamanho médio dos navios marítimos, nessas quase seis décadas, permaneceu aproximadamente igual: a época do aumento considerável do tamanho médio dos navios ocorre a partir de 1823. Já o desenvolvimento de 1790 até 1800, deve-se pelo contrário, a um aumento genuíno da média de tamanho. Para os grandes conjuntos de navegação de cereais e madeira entram agora, em número aumentado, navios maiores, adequados à navegação ultramarina.

[339] Observando-se um pouco mais atentamente a tabela de capacidade média, parece que os navios, de 1768 até 1790, tornam-se menores. Isto não era evidentemente o caso, tanto mais que o transporte de cereais, para o qual necessitam-se embarcações maiores. KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 30.

[340] Desde que aqui se pode manejar somente em torno de curto comentário de alguns diagramas, dá-se um manejo quase por palavra-chave.

[341] Ou seja de 1739-1748, 1756-1763, 1778-1783 e a partir de 1796. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 237.

[342] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p.231

[343] Ibid.

[344] SCHISSLER. Hanna. Preussische Agrargesellschaft im Wandel. Wirtschaftliche. Gesellsschaftliche und politiche Transformationsprozesse von 1763-1847. Göttingen. 1978. p.59.

comerciais de Argel, Polônia, Prússia Oriental, Mecklemburgo e Brandenburg no fornecimento às ilhas britânicas.[345] Os cereais do Leste eram transportados diretamente aos portos de destino, com freqüência nem sequer em navios hanseáticos.[346] A mesma situação se verifica no comércio hamburguês de madeiras.[347]

Os produtos manufaturados alemães faziam, via Elba, o caminho inverso pelo mar, em direção Oeste.[348] Kellenbenz, baseado nas informações sobre a feira de Leipzig, demonstra que, por volta de 1763, o balanço do comércio hamburgo-inglês, pelo menos na seção principal dos artigos manufaturados, devia apresentar-se aproximadamente equilibrado. Pois, assim como três quartos da importação da Alemanha, também três quartos da exportação alemã fluíam para a Inglaterra.[349] Da França, pelo contrário, Hamburgo recebia muitas vezes mais do exportava; algumas avaliações chegam a até dez vezes.[350] O balanço com a Espanha, pelo contrário, até a eclosão da Revolução Francesa, é claramente positivo.[351]

---

[345] KELLENBENZ, Hermann. Ausenhandel, Der Deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. Referat der ersten Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte in Mainz. **Forschungen zur Sozial-und Wirtschaftsgeschichte**. Stuttgart, Bd. 8, p. 24, 1964.

[346] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 22.

[347] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p . 237.

[348] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[349] KELLENBENZ, op. cit., p. 20; NEWMAN, Karin. **Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eigteenth Centuries**. London, 1979. p. 63.

[350] HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd . Hamburg: Maschschr, 1952. p. 205. Um exemplo do movimento comercial entre Hamburgo e Espanha (1753) (em marcos bancários).

Exportação hamburguesa para a França	Valor	Importação hamburguesa da França	Valor
Linho	413.425	Açúcar	3.465.720
Cobre	222.600	Café	1.117.279
Cera	79.225	Vinhos	812.986
Chumbo	50.485	Índigo	466.375
Barris de madeira	46.339	Aguardente	202.615
Latão	33.695	Frutas	49.756
Madeiras	21.373	Amêndoas	44.820
Produtos de vidro	17.356	Tabaco	39.010
Pimenta	14.575	Algodão	35.215
Sebo	11.760	Outros	219.574
Açúcar	11.515		
Lã	11.250		
Outros	136.398		
Total	**1.069.996**	**Total**	**6.453.350**

Pela consideração do presente, na tabela 5 e nos gráfico 3 e 4, pode-se supor que de 1765 até 1768, a navegação mercantil hamburguesa apresenta uma ligeira queda, no início de 1769, e se recupera perceptivelmente até 1770. Os anos de 1771 a 1774 sofrem novamente um breve reverso. Esta oscilação ocorreu pela tendência retrocessiva da navegação para Inglaterra e um patente aumento da navegação para a França no ano 1769.[352] O tráfico comercial celebrado entre França e Hamburgo, no ano de 1769, leva evidentemente a otimizar a navegação hamburguesa.[353] Certamente, precisa ser aqui mencionado que, justamente, a importação da França, no ano 1769, era promovida por contrato comercial fechado entre França e Hamburgo.[354]

Nos anos seguintes até o ano de 1778, o comércio de Hamburgo com a Inglaterra e com a França, mostra-se em elevação. A França sofre ligeira queda em 1778, recuperando-se em 1783, apresentando uma ascensão admirável que chega ao seu topo máximo em 1789. Já a

---

Fonte: Elaborada com base nos dados colhidos nos documentos de **Admiralskollegium**, 371-372, F6, Bd. 18 In: WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 356.

[351] Um exemplo do movimento comercial entre Hamburgo e Espanha (1753) (em marcos bancários).

Exportação hamburguesa para a Espanha	Valor	Importação hamburguesa da Espanha	Valor
Linho	462.674	Óleo	349.520
Madeiras	29.148	Passas	324.651
Cera	14.800	Vinhos	125.030
Produtos de vidros	9.290	Drogas	31.300
Outros	54.068	Outros	72.629
Total	**569.980**	**Total**	**903.130**

Fonte: Elaborada com base nos dados colhidos nos documentos de **Admiralskollegium**, 371-372, F6, Bd. In: WEBER, Ibid.

[352] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 31; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[353] Para o manejo dos anos até 1799, em particular os anos de 1782 até 1786, precisa-se previamente tornar delimitado. São desconhecidas as viagens de uma porcentagem sabida dos navios mercantes de Hamburgo, (19 até 37%). Para tais navios, cuida-se, antes de tudo, de conjuntos menores cuja participação na capacidade conjunta é diminuta, 14 até 31%. É de se levar em conta que, se as viagens desses navios fosse conhecida, resultariam certos deslocamentos na avaliação do significado dos campos de navegação. Para a navegação holandesa, isto é até mesmo certo. Torna-se já por isso mostrado que é inimaginável que entre 1772 e 1774 nenhum navio hamburguês isolado devesse ter viajado para a Holanda. Para uma outra parte dos navios costeiros, dos quais sabemos que viajaram, não conhecemos, porém, o destino da viagem; pode-se considerar em termos que eles encontravam-se em tráfego no Norte da França. Ibid.

Inglaterra, nestes anos até 1793, sofre forte queda no movimento da navegação e do comércio hamburguês.[355]

De 1769-1776, a navegação à França é submetida a fortes oscilações, enquanto a navegação à Inglaterra retrocede ligeiramente até 1773. Baasch[356] relata que, em 1772, uma crise financeira em Amsterdã repercutiu sobre Hamburg; fato igualmente referido por Westfalia,[357] levando a pensar que a crise atingiu a navegação de cereais para Argel e sobre a navegação à França nos anos de 1773 a 1774, conforme os dados apresentados na tabela 5, sofre um agudo retrocesso.[358] Nos anos de 1773 a 1776, há um aumento da navegação à Inglaterra. Na América do Norte, percebe-se havia lugar às hostilidades e com certeza tenha sido o motivo para a Inglaterra importar volumes consideráveis de cereais, material para construção naval e de guerra em Hamburgo.

Dos anos de 1776 a 1780, o comércio e a navegação hamburguesa crescem continuamente.[359] A navegação à Inglaterra eleva-se inicialmente em 1776, reduzindo-se consideravelmente em 1778, fato que está relacionado com a guerra entre a Inglaterra a França em 1778.[360] Além disso, depois de 1780, os holandeses passaram a ser sensivelmente perturbados pelos corsários ingleses, possibilitando aos hamburgueses absorverem uma parte considerável desse comércio e, conseqüentemente, aumentaram em muito a navegação: "De 1788 até 1799, a armação hamburguesa passou de 159 a 280 navios, dentre eles muitos

---

[354] HUHN, Fred-Konrad. Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18 Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769. Hamburg , 1953. p.211.

[355] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 22.

[356] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. In: **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 16.

[357] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[358] O retrocesso da navegação à França, de 1770 sobre 1771, parece com isso esclarecido, pois o acordo comercial de 1769 despertou grandes esperanças que são então corrigidas. KRESSE, op. cit., p. 24.

[359] BAASCH, Ernst von. **Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhunder**. Hamburg, 1901. Actien-Gesellsschaft. Neue Börsen-Halle. p. 12.

[360] WESTPHALEN, op. cit.; KRESSE, op. cit.

holandeses que navegavam sob a bandeira neutra hamburguesa."[361] A própria navegação à França retrocede de 1778 em diante, após curta elevação. Nesses anos, a Inglaterra conduz uma guerra de pirataria egoísta, da qual também Hamburgo se ressente, pois a Inglaterra contrabandeia cereais, prejudicando a navegação Hamburgo-França, já que essa sustentava-se antes de tudo do transporte de cereais.[362] O rápido aumento da navegação para Portugal, portanto, para portos neutros, ocorreu, evidentemente, como forma de evitar os perigos da guerra de pirataria; outro fator que influenciou nesse aumento foi a diminuição do comércio de açúcar francês, favorecendo o aumento da importação do açúcar português, ou seja açúcar brasileiro, através do porto de Lisboa.[363]

O ano de 1781 é o que apresenta a conjuntura de guerra mais acentuada.[364] Sete potências européias (Rússia, Áustria, Prússia, Sardenha, Países Baixos, Dinamarca e Suécia) declaram a "neutralidade armada" contra a guerra de pirataria inglesa.[365] Em decorrência, a Inglaterra limita a guerra comercial e os hamburgueses permanecem com a navegação quase livre. "A Inglaterra restringiu, em geral, a ação de seus corsários contra os neutros e sua promessa de proteção do transporte de produtos da ilha de Granada em navios neutros também beneficiou os hamburgueses."[366]

A navegação à Inglaterra prossegue ainda em alta até 1781, quando, no ano seguinte, apresenta contínuo retrocesso. Na França, no mesmo período, mostra-se em corrente aumento

---

[361] MARZAGALLI, Sylvia. Le négoce allemande et le commerce de Bordeaux pendant la Révolution et L'Empire continents et ruptures dans les réseaux d'échages. In: RUIZ, Alain (Hrsg.). **Présence de l'allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à veille dela Seconde Guerre mondiale**. Bordeaux, 1997. p. 67.
[362] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte**. Erfurt. Sutton, 2003. p. 36
[363] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 13 de agosto de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[364] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 1.º de outubro de 1792. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[365] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 23.
[366] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 108.

e ainda mais significativamente em 1782, apresentando um acréscimo de quase 50%. Os cereais podiam ser transportados sem risco,[367] mas esta conjuntura é, todavia, de curta duração.[368] A partir de 1781, a tendência geral é, exceto na navegação à França, geralmente retrocessiva; deve-se isso a seqüelas de uma sobrelevação da especulação em Hamburgo e de suas decorrentes dificuldades financeiras;[369] em 1781, a casa de negócios Peter His.[370] apresenta seu concurso a Hamburgo,[371] tornando-se visível essa mudança radical no desenvolvimento comercial.[372] Já em 1778, a França tornara livre o tráfico com suas colônias,[373] em 1780, a Holanda permite também a navegação às Índias Ocidentais e a Inglaterra o comércio com as Granadas.[374] A navegação ultramarina aumenta apesar das dificuldades financeiras: de 1782 a 1786, a movimentação comercial e a navegação

---

[367] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 30 de dezembro de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[368] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 13 de agosto de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[369] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[370] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 24.

[371] Que os êxitos comerciais dos Boués e His não foram casos isolados entre os huguenotes de Hamburgo, provam-no os livros da aduana do Almirantado. Estes livros valem, na verdade, como os "mais importantes fontes sobre o comércio hamburguês do século 17 e do século 18, devido aos numerosos dados". No ano de 1753, só três franceses – His, Boué e Basanquet – importavam 38% do açúcar taxado e uma outra dúzia – Boyer, Demissie, Texier, Loveilhe, Jogues, Leblanc et Cia., Deshons e outros – importavam juntos mais de 30%. O centro de gravidade comercial desses mercadores situava-se, inequivocamente, no comércio de açúcar e índigo (corante anil-azul). Os mercadores hanseáticos residentes praticamente não tinham papel nesse segmento. Como exceções, contam-se as famílias Lütkens e Lienau que, sem dúvida, também estavam representadas nos grandes portos de comércio colonial de Cádiz e Bordeaux e, assim, dispunha das melhores ligações. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p 247.

[372] No ano de 1753, "Peter His et Söhne", como casa, firmava-se já por gerações, declarava sozinho uma importação de mercadorias em valor acima de 1,8 milhões de marcos bancários, dos quais 1,02 milhões eram marcos provenientes do açúcar. Pierre His operava também volumosos negócios bancários, principalmente no movimento de pagamentos e letras de câmbio. Ele intermediava pagamentos de subsídios da França à Dinamarca e à Prússia e, desde 1747, servia ao Rei da Dinamarca como representante diplomático na cidade hanseática. WEBER, op. cit., p 248.

[373] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 107.

[374] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 107.

hamburguesa apresentam um leve declínio. Isto deve-se à decorrente diminuição do comércio com a Inglaterra. Depois da conclusão da Paz de Versalhes, há um decréscimo do comércio e da navegação com a Inglaterra e, entre 1784-1786, mantém-se em patamar baixo. Em contrapartida, estabelece-se um rápido aumento da navegação à França. As razões do desenvolvimento da navegação à França repousam no dito período:

> Tudo muda de figura com a Revolução Francesa começando em seu seguimento e desdobramento foi de grande importância no mundo inteiro e também sobre Hamburgo teve potente influência. Já que este período do ano 1788, até agora, foi o mais importante para o comércio de Hamburgo, cuidaremos preferencialmente do mesmo. Quando, dos primeiros anos da Revolução Francesa, os mercadores de Hamburgo perderam dinheiro devido à compra de títulos franceses, assim voltaram eles através de outros acontecimentos e principalmente a partir de 1793, quando irrompe a guerra entre Inglaterra e a França, a realizar prejuízos.[375]

O comércio direto de Hamburgo com as Índias Ocidentais, passou a ser essencialmente reprimido; a França abriu, novamente, a navegação às Índias Ocidentais; a Inglaterra e os Países Baixo adotaram medidas semelhantes, levando a sucumbir passageiramente a navegação ultramarina. [376]

A navegação hamburguesa, de 1786 a 1792, apresenta forte aumento; o fornecimento de cereais e o material de guerra são as razões desse desenvolvimento,[377] tendência que retrocede a partir de 1790. No pico de todo o campo de navegação hamburguesa esteve a navegação à França, que atingiu, em 1789, o ponto mais alto dessa década, sofrendo um revés vertiginoso nos anos de 1790 a 1792, fato esse comprovado por Westfalia:

> Vê-se que o tráfico da França com Hamburgo, nos anos 1790 e 1791, com respeito aos produtos coloniais, preponderava por maior que fosse esse tráfico com

---

[375] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[376] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 21.

[377] Ao mesmo tempo são enviados em grande volume as mercadorias francesas para Hamburgo devido à inflação dos Assignaten. KRESSE, op. cit., p. 24.

> os demais estados, porém, já em 1792, diminuiu. Em 1794, foi insignificante e, nos seguintes, completamente extintos; o que, pelo contrário, com a Inglaterra e a América do Norte, de 1794 até 1798, devido à importação, segue estimulado, ainda, porém, que a Inglaterra, desde 1799, assume uma grande preponderância; o comércio restante de Hamburgo com colônias estrangeiras teve boa continuidade, levando-nos a negócios que nossos antepassados não podiam realizar. Nesses anos, aumentou o número de nossos navios, que, em 1797, elevava-se a 223**,** que correspondiam a cerca de 21 mil cargas comerciais.[378]

O desenvolvimento da navegação hamburguesa à Inglaterra, nos anos de 1787 a 1792, mostra-se em oposição ao ocorrido com a navegação à França, mantendo-se em baixo crescimento. A navegação à Holanda, de 1789 até 1790, retrocede acentuadamente, enquanto o comércio e a navegação às regiões neutras, como Portugal e ultramar, continuam em expressivo aumento.[379]

Os anos de 1792 a 1795 são marcados por uma significativa retração no comércio e na navegação hamburguesa. Em 1793, a Inglaterra estabelece a colisão prussiano-austíaca contra a França; declara novamente o contrabando aos cereais e patrocina uma enérgica guerra de pirataria, de que os navios são novamente vítimas:

> Eu ajunto a lista dos navios mencionados do dito Documento, válidos deste Rio para os portos desses Reinos, em que vão apontados os navios que chegaram a seus destinos, os que foram apresados pelos ingleses e os que ainda estão fazendo viagem. Estes Documentos provam plenamente que, de todos os Navios carregados de Grãos, expedidos deste porto, para Portugal desde maio do ano pretérito, nenhum foi destinado ou veio parar à França.[...] Até na falta de provas tão fortes, este Comércio se podia purificar perfeitamente da suspeita de qualquer inteligência com a França, sendo constante que desde o mês de maio do ano próximo passado, até fins de março deste ano, nenhum Navio hamburguês, que levasse Grãos, entrou nos portos daquele país, nem voluntariamente nem constrangido. [...]Este Comércio oferece um prêmio avultado a qualquer pessoa, que possa denunciar e provar como verdade que, desde maio do ano pretérito,

---

[378] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[379] Devido à perda irrecuperável das plantações de Saint-Domingo, a anterior potência superior da França no setor açucareiro desfez-se. O açúcar bruto recebido pelas refinarias no Elba vinha agora principalmente do Brasil e de Cuba que, na verdade, permanecia sob domínio espanhol, mas agora podia ser contratado direto. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 247; KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 7; POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 123.

> algum Navio hamburguês destinado para qualquer dos portos da Europa, com Grãos, Carga entrasse em algum porto de França, de livre vontade ou forçado.

Relação de sucessos que tiveram os navios indicados no documento junto, legalizado da parte do magistrado da cidade de Hamburgo.

Entraram nos respectivos Portos de Portugal			
N.° de ordem	**Nome do Capitão**	**Nome do porto de destino**	**Data da chegada no destino**
1	Dirk Roilof Visser	Porto	13 de junho de 1795
2	Peter Bernitt	Porto	21 de maio de 1795
3	Herm Much Satin	Faro	26 de agosto de idem
4	Arian Peeter Swart	Porto	23 de setembro de idem
5	Gait Aggen Klein	Lisboa	23 de setembro de idem
6	Jan Attes	Lisboa	30 de agosto de idem
7	Sam Sam Siegenbug	Lisboa	25 de setembro de idem
8	Soren Dothoil	Lisboa	29 de idem de idem
9	Zimb B. Rauhest	Lisboa	2 de outubro de idem
10	Hinrich Wessels	Lisboa	4 de idem de idem
11	Ioti. Christ. Gebhard	Porto	4 de idem de idem
12	Joh. Hinri Lauensseis	Lisboa	2 de idem de idem
13	Peter Taghotmm	Porto	4 de idem de idem
14	Jacob Steenblinch	Porto	5 de dezembro de idem
15	Peter Gosstanes	Porto	3 de idem de idem
16	Laurens de Jong	Porto	21 de novembro de idem
17	Peter Gastanes	Faro	11 de janeiro de 1794
18	Lue Gluasse Hessonager	Porto	21 de idem de idem
19	JohAnbe	Porto	17 de idem de idem
20	Peter Bernil	Lisboa	28 de março de idem
Foram apresados pelos ingleses e levados para a Inglaterra			
21	Simon Andressen	do navio	Estrela do Norte
22	Paul Banwad	do navio	Esperança
23	Joh Nir Inunberg	do navio	Europa
24	Kohme	do navio	Rosa Dourada
25	(ilegível)	do navio	Luc Bogial
Arribados na Noruega e depois, seguindo viagem, foram apresados pelos ingleses			
27	O. Hönig	do navio Jorge Moço	Como consta da certidão
	Arribou nesta com carga aberta como consta da certidão		
28	Bartel Magonau	do navio	Águias
29	Andréas Wuutff	do navio	Amizade ainda se acha aqui a forma a descarregar
	Saíram há pouco tempo, ainda não há notícia deles		
30	Hinnrich Struven	do navio	Liberdade
31	Romki Johaimes	do navio	Albertina
32	Joh JacobLübben	do navio	Cavallo Marinho
33	Joh Hinre	do navio	Anna Jeabel

Desta relação que procurei com bastante atenção e empenho resulte que, de todos os navios saídos desta Cidade com Grãos para Portugal, nenhum só entrou em França, mas quase todos chegaram aos respectivos Portos Portugueses ou foram apresados pelos Ingleses, menos quatro, de que ainda não se sabe o sucesso.[380]

Da decadência colonial da potência francesa, que se segue à Revolução, aproveitam-se principalmente os ingleses.[381] A quantidade de barris de açúcar importada da França atinge, entre 1790 e 1791, por volta de 28.700 e 31.700, respectivamente, contra somente 1.800 e

[380] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 22 de abril de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[381] KELLENBENZ, Der Deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. In: LÜTGE, Friedrich (Hrsg.). **Forschungen zur Sozial-and Wirtschaftsgeschichte**, Bd. 8. Stuttgart: Mainz.1964. p. 20.

3.700 da Inglaterra; situação que se modifica por volta de 1792, tendo como um dos fatores da diminuição a revolta dos escravos nas Antilhas. Esses fatos fezeram com que a situação entre a Inglaterra e a França se invertesse, vinham agora cerca de 13.500 barris de açúcar da Inglaterra e somente 9.160 barris da França. Para o período de 1794 até 1796, a estatística computa somente 460 barris da França, contra 30.700 barris por ano da Inglaterra.[382] O comércio Hamburgo-França retrocede de forma vertiginosa, conforme se verifica nos gráficos 3 e 4, e no relato do Senador Westfalia: "Os fornecimentos vinham agora da Inglaterra, que controlava o Atlântico, com sua insuperável frota de guerra e ocupou algumas das ilhas antilhanas assim como Cuba."[383] Os números sugerem que, nestes anos, as riquezas coloniais, mesmo das ilhas francesas não ocupadas, fluíam por meio de Londres.[384] A participação dos huguenotes caiu relativamente e eles próprios traziam suas mercadorias, em grande parte da Inglaterra.[385] Sob tais circunstâncias, Hamburgo viu-se forçada ao não-cumprimento do tratado comercial franco-hamburguês celebrado em maio de 1760.[386]

Os fornecimentos franceses nunca mais atingiram novamente o patamar que possuíam a época do Antigo Regime.[387] Ao mesmo tempo, o movimento comercial em direção à Inglaterra apresenta uma ascensão assustadora. Westfalia comenta que Hamburgo, nesta época crítica, presta socorro tanto à França como à Inglaterra: "Hamburgo precisa dar ajuda à França nos anos 1793 até 1796 para abastecer essa república com cereais, tanto daqui quanto

---

[382] SCHMIDT, B. **Hamburg im Zeitalter der französischen Revolution und Napoleons (1789-1813)**. 2 Bd+ Hamburg, 1998, hier Bd. 1, S. 755. p. 745.

[383] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[384] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 251.

[385] **Admiralitatskollegium**, sign. 371-372, F6.

[386] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 20.

[387] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 251.

do Báltico; Hamburgo também serviu à Inglaterra nos anos 1800 até 1802, para fornecimento de cereais."[388]

A navegação para nações neutras é agora especialmente apreciada em Hamburgo, e o comércio e a navegação a Portugal alcançam seu primeiro ponto alto em 1794;[389] aumenta, igualmente, nestes, anos, a navegação ultramarina.[390] Na verdade, França e Holanda perderam nesses anos sua posição dominante no comércio com produtos indo-ocidentais, mas seriam substituídos pelas da América do Norte e Inglaterra,[391] cuja quota de importação por Hamburgo, na mudança do século, aumenta continuamente.[392] Os produtos coloniais, quantitativamente mais importantes, eram o açúcar, o café, o arroz, o algodão, os couros em geral, as drogas e a pimenta.[393] De 1788 até 1799, a armação hamburguesa aumentou consideravelmente e passou de 159 a 280 navios, dentre eles muitos holandeses que navegavam sob a bandeira neutra hamburguesa.[394]

---

[388] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[389] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 11 de abril de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[390] **Admiralitatskollegium**, sign. 371-372, F6.

[391] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p.107.

[392] "No estado de agitação em que atualmente se acha grande parte da Europa, às cidades hanseáticas ficara conservado o negócio livre para os portos da França; quando mesmo haja lugar uma guerra do Império contra aquela Potência, cujo ministro ainda se acha aqui: o Imperador Francisco I concedeu a esta cidade, na guerra de 1758, o privilégio de neutralidade, de que se espera agora com bastante certeza a confirmação da Parte de Sua Majestade Imperial atual reinante e do Império." Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 1.º de outubro de 1792. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal; HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd. Hamburg: Maschschr, 1952. p. 220.

[393] SOETBEER, Adolph. **Die Deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System, mit besonderer Rücksicht auf Hamburg (nebst einigen statistischen Uebersichten des hamburgischen Schifffahrts- und Handelsverkehrs)**. Frankfurt: M. Krebs, 1848. p. 17.

[394] MARZAGALLI, Sylvia. Le négoce allemande et le commerce de Bordeaux pendant la Révolution et L'Empire continents et ruptures dans les réseaux d'échages. In: RUIZ, Alain (Hrsg.). **Présence de l'allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à veille dela Seconde Guerre mondiale**. Bordeaux, 1997. p. 67.

As Guerras de Coalizão, estabelecidas contra a França revolucionária e a ocupação da Holanda pelos franceses, em 1795,[395] tornando Amsterdã rapidamente sem importância, em nível de praça comercial, criaram para Hamburgo uma conjuntura de crescimento, sendo que a Cidade Neutra avançou para a posição de porto mais importante e como principal cidade financeira do continente europeu,[396] bem como mais importante praça de reexportação, para a importação de mercadorias inglesas e coloniais: "Hamburgo ficou como ponto central do interesse financeiro das grandes potências rivais, como importante praça comercial e financeira nesses decênios de Guerra".[397]

De 1795 a 1801, a navegação e o comércio hamburguês apresentam rápido crescimento, atingindo, em 1801, seu pico mais alto.[398] Comparando com os dados das fontes portuguesas, é neste período que o comércio português tem seu auge na reexportação de produtos coloniais a Hamburgo.[399] A navegação à Inglaterra, em 1797, mantém-se em alta, mas sofre, no entanto, em 1798 e 1799, reversão brusca e radical. Além disso, o período

---

[395] Mas qual seria a sorte destas mesmas províncias, na presente posição das coisas tão desgraçadamente mudadas, se, com a efetiva aproximação do inimigo, o rio Elba cessasse de ser livre, e se achasse fechada uma praça, já de longos tempos tão útil e vantajosa para o consumo de manufaturas e produções de toda a espécie, principalmente depois de caída a Holanda no poder do Inimigo! A ruína do Negociante hamburguês não promoveria a dos seus credores forasteiros, e a destruição de Seu Crédito, a do Crédito das mais praças de Câmbios? Quanto seria difícil até o fornecimento de dinheiro, para os Exércitos aliados, subministração de mantimentos e outras urgências; quão findado o receio de uma fome, que ameaça a nossa Alemanha, e até qual degrau chegaria a falta de Grãos. Carta do Cônsul português em Hamburgo. Hamburgo, 11 de abril de 1795. João Schuback. Com a ocupação holandesa pelos franceses, em 1795, Amsterdã perdeu sua importância comercial e o porto de Hamburgo, então se tornou o mais importante, além de principal centro financeiro do continente e praça comercial destacada para a reexportação de mercadorias inglesas. Senador Frederich Westfalia, na fonte sobre Hamburgo. LIEBEL, Helen. Laissez-faire Vs. Mercantilism, The Rise of Hamburg e The Hamburgo Bourgeoisie. Frederich the Great in the Crisis of 1763. In: **VSWG**, v. 52, p. 207, 1965.

[396] Ibid.

[397] HERZIG, Arno. Zwischen Reich und Revolution. Hamburg in den 90 er Jahren. M. In: STEPHAN Inge; WINTRE, Hans G. (Hrsg.). **Die Französische Revolution end ihre wirkung auf Norddeutschland und das Reich**. Bd.I. Nordeutschland. Hamburg, 1989. p. 154.

[398] Nesses anos, aumentou o número de nossos navios, que em 1797, elevava-se a 223, que correspondiam a cerca de 21 mil cargas comerciais. WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[399] **BGC**, 1801. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

econômico do ano de 1799, foi de recessão para o comércio hamburguês em geral,[400] tendo como causa primeira o superabastecimento do mercado hamburguês com artigos coloniais, na maioria de origem americana,[401] uma seqüela da enorme especulação com mercadorias dos anos 1790 e embarques precipitados de produtos alemães para América.[402] A crise de Hamburgo eclode, inicialmente, em setembro de 1799, situação explicada para o retrocesso da navegação a Portugal, no ano de 1800, na carta do cônsul português em Hamburgo relatando as causas desse acontecimento tão prejudicial ao movimento comercial hamburguês, como tambem a Portugal e às demais praças comerciais:

> Julgo obrigação minha, chamar a atenção de V. Ex.ª sobre este objeto e expor sem rebusco o meu sentir, como quem tão vivamente se interessa no bom sucesso desse Reino, e deseja promover quanto possa resultar benefício da Nação. Os falimentos e estagnações acontecidas no ano pretérito, originados da repentina decadência dos preços de quase todos os efeitos americanos, ainda mais foram exagerados por avisos falsos; grande parte das Casas que naquele período crítico não puderam evitar de fazer ponto, não só já pagaram por inteiro o principal, se não também os juros vencidos. O prejuízo que ao Comércio de Portugal resulta daquela época é bem insignificante, mas é universal o que nasce da exorbitante deterioração dos preços dos açúcares, e de mais Efeitos, que por especulações desmedidas subiram a preços tão crescidos, que forçosamente algum dia tenham de acabar em catástrofe. Vivo na esperança de que V. Ex.ª [...], mediante às suas sábias disposições, protegerá a súplica das cidades hanseáticas, combinando assim os interesses destas com os do Comércio de Portugal, que deseja ver florescer.[403]

Porém, em 1801, parece que essa recessão, que não prejudicou demasiado o comércio total com as Índias Ocidentais, mostra já tendência a ser ultrapassada.[404] É de suma importância o relato do Senador Westfalia sobre a crise hamburguesa de 1799, explica detalhadamente os fatos que provocaram o desequilíbrio econômico em Hamburgo, suas

---

[400] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 110; WESTPHALEN, op. cit.

[401] KÖPPPEN, op. cit.; WESTPHALEN, op. cit.

[402] BAASCH, Ernst von. Handelsverträge Hamburg und andere Bezichngen mit Frankreich. In: **Quellen Zur Geschckte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17; 18. und 19 Jahrhundert**. Hamburg, 1910. p. 80.

[403]Permita-me V. Ex.ª representar-lhe que, ao tráfico de Portugal convém, infinitamente, poderem todas as embarcações freqüentar os portos desses Reinos, ir e voltar com Segurança, sem Perturbação e receio da parte dos Corsários da Barbária. Impedida a navegação hanseática, não só os fretes chegarão a um excesso sensível em prejuízo do Negociante Português, mas também ficarão embaraçadas as expedições de Grãos nas estações que requerem embarque precipitado, para não invernarem nestes portos do Norte. Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 18 de abril de 1800. WESTPHALEN, op. cit.

conseqüências e de que maneira os hamburgueses conseguiram resolver o problema que teve repercursão em todas as áreas:

> As listas de importação das mercadorias acima relacionadas, dá-nos amostra seguinte: vá que este ano de 1799, para Hamburgo, devido à situação de confusão havida no comércio, muito importante e a própria história é interessante; deter-nos-emos, assim, aqui em seu relato. Um inverno prematuro e muito rigoroso, que se fez sentir desde o começo de outubro de 1798, dificultou o abastecimento de mercadorias. A venda seguiu em seus níveis próprios. Por isso, a provisão de mercadorias diminuiu, provocando a elevação sempre maior dos preços dos produtos coloniais e assim recebêramos mercadores daqui que venderam suas mercadorias com grande lucro durante o inverno de seis meses, encorajamento da Inglaterra, de Portugal e da própria América do Norte a fazerem novos pedidos a seus amigos estrangeiros a comprarem por sua conta, animados pelos preços comparados de lá e de cá. No final de março, o duro inverno deixa-nos; até aí, os preços das mercadorias estavam estimulados à maior elevação. Na chegada dos novos suprimentos, que, em maio e junho de 1799, afluíram posteriormente de toda parte, o longo inverno atrapalhara sua chegada às vendas, que não corresponderam de forma a manter os preços tão altos. Muitos haviam investido mais do que seu potencial possibilitava, muitos seguraram sua mercadorias na esperança de melhoria dos preços e fizeram dinheiro através da circulação de letras de câmbio em quantidade significativa e então descontos de 10, 12, 15%, até mesmo mais alto ocorreram. Com os baixíssimos estoques das mercadorias, isto vinha a ter as mais perigosas conseqüências. A queda prolongada dos preços das mercadorias trouxe rápido, a catástrofe com sigo; o mau crédito mostrou-se já no final de agosto, em outubro e em novembro; faliram 59 casas comerciais, cujo débito, por sua declaração de insolvência, foi dado como de 28 milhões de marcos bancários e a soma de todas as falências no ano de 1799 atingiu 36 milhões marcos bancários. As falências dos anos anteriores, de 1790 até 1799, atingiam em conjunto somente 28 milhões de marcos bancário. Nesse momento, o maior apuro era das casas ricas, que em alguma composição encontravam dificuldades para cumprir seus compromissos por mais incrível que parecesse: não havia dinheiro barato, nenhum dinheiro de banco se conseguia assim, não se obtinha com particulares nem uma parte do valor das mercadorias como empréstimo e para letras de câmbio; não havia nenhum dinheiro disponível para desconto. O banco e o almirantado faziam empréstimos sobre as mercadorias, tanto quanto podiam; porém, nada disso bastava e assim vinham as próprias casas, possuindo significativa fortuna, a por-se em apuros em algumas semanas. Formou-se depois um conglomerado de 12 reputadas casa, que emitiu letras de câmbio dando mercadoria como contragarantia, o que atraiu o dinheiro depositado em caixa econômica de particulares, motivando o estrangeiro a precisar resgatar suas letras de câmbio pela remessa de dinheiro mais barato do exterior, quase todos os negócios de letra de câmbio, em especial o especulativo, cessaram e resta explicar como de uma vez, o desconto que estava em outubro em 15% ou mais; em dezembro, caía para 3%, e também aí ficava por algum tempo, até que os mercadores se recuperassem e novos negócios fossem feitos. Foi, porém propício à bolsa, já que os preços das mercadorias que haviam caído 50% no ano de 1799, recuperavam-se 15 a 20% no ano de 1800 e, assim, alguns prejuízos superestimados foram de pouca relevância. [405]

---

[404] SOETBEER, Adolph. **Die Deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System, mit besonderer Rücksicht auf Hamburg (nebst einigen statistischen Uebersichten des hamburgischen Schifffahrts- und Handelsverkehrs)**. Frankfurt: M. Krebs, 1848. p. 17.

[405] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

Com a ocupação holandesa pelos franceses, em 1795,[406] Amsterdã perdeu sua importância comercial e o porto de Hamburgo, então, tornou-se o mais importante, além de principal, centro financeiro do continente e praça comercial destacada para a reexportação de mercadorias inglesas.[407] Nos decênios de guerras, Hamburgo tornou-se o ponto central do interesse financeiro das grandes potências rivais, além de praça comercial relevante. A política de Napoleão direcionada contra a Inglaterra deixou a cidade hamburguesa em difícil condição, de 1803 até 1805.

> As notícias importantes que aqui achei, posto que tristes, são para lastimar a frouxidão que no momento mais crítico em que a Europa se tem achado por todo o decurso desta tão porfiada luta entre a ambição e o predomínio, mostram tanto este governo como o da Rússia. Apesar de esta corte ver violentada a neutralidade de Hamburgo pela guarnição francesa, que se apossou de Cuxhaven, só então reclamou a evacuação daquele Porto, quando o governo inglês, usando do direito de represália, pôs em bloqueio a entrada do Elba. Em conseqüência desse passo e da declaração sobre isso feita a este governo, pelo da Inglaterra, foi expedido daqui ao primeiro cônsul o conselheiro de Gabinete Lombard, para exigir que o comércio do Elba fique inteiramente livre, retirando-se a tropas francesas à distância necessária para tirar todo o receio de inquietação para o futuro.[408]

A navegação à Holanda retrocede acentuadamente a partir de 1795, por conseqüência da ocupação francesa.[409] Em 1797, a navegação à França, atinge seu ponto mais baixo e se restabelece sensivelmente até 1799, sofrendo por conseqüência da crise hamburguesa, um pequeno retrocesso em 1800, seguido por uma pequena elevação no ano de 1801; já em 1794,

---

[406] "Os Franceses depois de se apossarem de Holanda, se estenderam até as fronteiras da Vestfália." Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 11 de abril de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[407] Senador Frederich Vestfália, na fonte sobre Hamburgo LIEBEL, Helen. Laissez-faire Vs. Mercantilism, The Rise of Hamburg e The Hamburgo Bourgeoisie. Frederich the Great in the Crisis of 1763. In: **VSWG**, v. 52, p. 207, 1965; WESTPHALEN, op. cit.

[408] Ofício de Silvestre Pinheiro Ferreira a D. João Almeida de Mello e Castro, sobre os negócios e a situação da Rússia, Prússia, Inglaterra, de Hamburgo e da França. Berlim, 19 de junho de 1803. Carta manuscrita original, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, lata 178, documento 39.

[409] Os franceses, depois de se apossarem de Holanda, estenderam-se até as fronteiras da Vestfália; contudo, estes sucessos não causam aqui desassossego, por ficarem ainda distantes 60 até 70 léguas de França; além de que sempre consideraram as cidades hanseáticas neutras. Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 11 de abril de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério**

foi levantado o embargo inglês aos cereais contra a França.[410] Nos anos de 1801-1803, atingiu-se o ponto alto dessa conjuntura de guerra economica entre as duas potências e, por conseqüência, o movimento comercial sofre forte queda em geral:

> Neste ano de 1803, as tropas francesas ocuparam a terra hanoverana, através do que tornaram o Elba inseguro para os ingleses. A Inglaterra, por isto, declarou o Elba e o Weser em estado de bloqueio, razão pela qual nossas mercadorias precisavam se transportadas através de desvios. Este Bloqueio, com maior ou menor intensidade, permaneceu de por volta de 28 de junho 1803 até 9 de outubro de 1805 e levantado quando, em primeiro, as tropas francesas deixaram a terra hanoverana para lutar na Alemanha, contra alemães e russos. Naturalmente, o abastecimento de mercadorias diminuiu durante o bloqueio. Com prazer observamos sobre isto que, mesmo durante sua duração, o tráfico de Hamburgo com o exterior foi mais fortalecido que em tempos normais da paz. Tudo que aqui dependia das construções de navios e tinha a ver com o consumo de 25 mil marinheiros foi o que mais sofreu sob este bloqueio de importação de carvão de pedra da Inglaterra, de 1794 até 1805.[411]

A partir de 1801-1802, a navegação à Inglaterra diminui fortemente.[412] Em 1802, segue-se a renovada declaração de guerra à França e novamente aumenta o comércio hamburguês com a Inglaterra.[413] Há uma passageira latência na navegação à França em 1801-

---

dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[410] A V. Ex.ª já não será oculta a determinação tomada pelo Governo de Inglaterra, recentemente, mediante a qual as naus de guerra e os corsários da dita Nação apresam e conduzem aos portos daquele Reino todos os Navios sem distinção, que levam grãos, comestíveis, provimentos de guerra, carga a qualquer porto que seja, suspeitando que, trazendo papéis falsos, com o pretexto de serem destinados para portos neutros, procuram introduzir-se nos de França. Como resultado, foram apresados e conduzidos à Inglaterra os últimos navios que partiram desta cidade, carregados de trigo para Portugal, o tempo ensinará, qual será a sorte daquelas cargas. A conseqüência provavelmente será, que as ditas porções de trigo não chegarão aos portos desses Reinos, e que a vista do que sucede, já ninguém nesta praça se atreve a remeter trigos para Portugal e Espanha, tanto que várias porções já embarcadas se tornaram. Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio. Hamburgo, 22 de abril de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[411] **Carta sobre a situação econômica de Hamburgo**. Autor desconhecido. Hamburgo, 26 de Novembro de 1803. Documento Manuscrito original, BNI-29,20,1 n. 116-117. Microfime: 0035. Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro.

[412] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[413] WESTPHALEN, op. cit.

1802, que corresponde a um desenvolvimento paralelo na navegação a Argel.[414] Com o recomeço da guerra de bloqueio no Elba, em 1803, segue-se de novo rápido e vertiginoso retrocesso da navegação à França. Conforme autor anônimo, esta guerra foi fonte de muitos sofrimentos para a cidade de Hamburgo, prejudicando o seu desenvolvimento econômico. Em geral, os habitantes de Hamburgo sofrem o impacto da guerra econômica entre a França e a Inglaterra, prejudicando, assim, o setor industrial e empobrecendo a população.

> O bloqueio do Elba prejudica muito o desenvolvimento de Hamburgo tanto em nível comercial como desenvolvimento econômico; os habitantes de Hamburgo sofrem o impacto dele. Como conseqüência a matéria-prima para a industria fica cada vez mais cara e os proprietários das indústrias não têm condições de pagar preços tão elevados. Os proprietários que possuem açúcar em estoque, oferecem-no em troca de outros gêneros necessários e isso aumentaria a demanda de açúcar para a Inglaterra. Hamburgo recebe o açúcar da Inglaterra, mantém-se no mercado e supre o interior da Alemanha e as outras partes do continente. Hamburgo vive uma situação constante de conflito entre os franceses e ingleses. Em Hamburgo, a maior parte da população vive na pobreza, durante essa difícil situação de bloqueio. Sofre as conseqüências do bloqueio do rio Elba, vive uma guerra comercial entre ingleses e franceses.[415]

As navegações transatlânticas e o comércio com Portugal declinam significativamente nesse período.[416] Evidentemente, tal evento decorre do Bloqueio do Elba, estabelecido pelos ingleses no verão de 1803: "Os franceses se acham em nossa vizinhança separados desta cidade pelo rio Elba; eles ocuparam Cuxhaven, a 15 léguas desta, provavelmente para impedir a entrada dos Navios Ingleses; sem embargo disso, temos as melhores promessas de ficarmos neutros e o comércio livre, o que esperamos."[417]

---

[414] BAASCH, Ernst von. Handelsverträge Hamburg und andere Bezichngen mit Frankreich. In: **Quellen Zur Geschckte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17; 18. und 19 Jahrhundert**. Hamburg, 1910. p. 80.

[415] Carta de autor desconhecido, escrita em Hamburgo, em 16 de novembro de 1803. **Documento manuscrito original em inglês**. Biblioteca Nacional Rio de Janeiro, B.N. I. 29.20.1 Microfilme 0035.

[416] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 33.

[417] Cônsul de Portugal em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 20 de junho de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

De 1803 a 1805, apesar do Bloqueio do Elba, a navegação nele diminui ligeiramente. Em 1804, apresenta queda significativa; nos anos de 1804 até 1806, a navegação hamburguesa tem um aumento expressivo.

> Precisamos, ainda, mencionar que a Inglaterra, em 8 de abril de 1806, de novo, declarou o Elba em estado de bloqueio, que mesmo, se muito moderado, ainda embaraçou. Os prussianos tomaram Hanôver em posse como sua propriedade e então os ingleses cortaram a entrada do Elba, o que veio a dar ocasião para o novo bloqueio. Quando e como terminara esta guerra? Nós observamos, então, os mais elevados e os mais baixos preços ocorridos com diversas mercadorias desde 1736, como o café, pimenta, açúcar refinado branco, manteiga, óleo de fígado de bacalhau, conhaque, cevada, aveia, centeio, trigo, salitre oriental, pedra cânhamo de Petersburgo, sebo russo para iluminação, tabaco em folhas da Virgínia, cochinilha, Gengibre, Óleo, arroz da Carolina, xarope, chá bony, carvão de pedra, açúcar branco do Brasil, açúcar mascavado do Brasil, açúcar branco de São Domingos, açúcar mascavado de São Domingos.[418]

É conhecido que o comércio de Hamburgo e sua navegação seguiu durante o bloqueio por meio de portos alternativos.[419] Lübek, antes de todos, nos primeiros meses do bloqueio, serviu como tal, sendo depois evitado;[420] o porto alternativo mais importante era Tönning.[421] A partir de 1804, a navegação hamburguesa à Inglaterra acomodou-se evidentemente às novas relações, enquanto a navegação a Portugal e França retrocedia.[422] De significado é

---

[418] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[419] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe, Vice-cônsul Deputado. Hamburgo, 9 de maio de 1807. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal..

[420] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe, Vice-cônsul Deputado. Hamburgo, 9 de maio de 1807. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[421] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe, Vice-cônsul Deputado. Hamburgo, 9 de maio de 1807. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo; KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 112.

[422]Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 20 de dezembro de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do**

naturalmente, nesta situação, a navegação ao Báltico e ainda mais interessante a navegação para e entre portos ultramarinos.

Em 1806, Hamburgo permaneceu sob o bloqueio inglês, e, em 1808, foi tomada pelos franceses até 1814, tornando-se uma vila francesa. Só em 1815 Hamburgo retoma totalmente sua atividade comercial.[423] Em 1809, Hamburgo segundo o cônsul português Pedro Gabe, torna-se uma cidade muito triste sob o domínio dos franceses.[424] Em 1810, perdeu também formalmente sua independência e se tornou cidade do império francês.[425] Conseqüentemente, houve uma diminuição significativa da população hamburguesa, chegando a atingir apenas 100 mil habitantes.[426]

Na tentativa de evitar conflitos com os franceses, "as mercadorias de origem inglesa, encontradas na cidade, eram escondidas ou declaradas de outras origens para evitar o confisco pelos franceses";[427] os mercadores compravam por 16 milhões de francos a liberação de busca em seus armazéns.[428] Os trabalhadores e pequenos mercadores que lá viviam sofreram com a estagnação da operação do porto. Grande parte da população empobrecida sustentava-se com o florescente contrabando entre Hamburgo e a Altona dinamarquesa.[429]

Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[423] HINDEN. H. **Dusche und Deuscher Handel im Rio de Janeiro Ein hundertjahrigs Kulturbild zur zentenar Feier der Gesulschaft "Germânia", 1821-1921**. Hamburg, 1921. p. 9.

[424] Carta de Pedro Gabe a D. Domingos Antônio de Souza Coutinho. Hamburgo, 15 de março de 1809. **Manuscrito original**. Biblioteca Nacional, BNI 29m 20, 1 84 Micro filmes 61.

[425] HINDEN, 1921, loc. cit.

[426] KOPITZSCH, Franklin. **Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789**. Sigmaringen: Beihefte der Francia, 1992. p. 366; **In der Zeit von 1700 bis etwa 1820 waren sich ubrigens Hamburg und Bordeaux in der Bevolkerungs-zahl und in der wirtschaftlichen Wachstumskurve sehr ähnlich. Hierzu Espagne, Bordeaux-Baltique**, p. 7.

[427] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 231.

[428] Ibid.

[429] Conforme relatório do Ministério do Exterior, em Paris, participavam do contrabando em Hamburgo e Altona, por volta de 1810, 10 mil pessoas. Também a corruptibilidade dos funcionários franceses entoava o efeito do bloqueio. Mesmo o carvão inglês, que era importante para as refinarias de açúcar hamburguesas, chegava, assim, a seus compradores. Ibid.

Os mercadores direcionavam grandes quantidades de mercadorias através do porto de Tönning,[430] na Dinamarca, e do porto de Holstein.[431]

> Como do Porto tive notícias de que ali havia um par de navios nacionais à carga para cá, e vendo que estes, por causa do Bloqueio, deverão ir para o porto de Tonning, que, estando situado além do rio Eider, já não faz parte do antigo Círculo da Baixa Saxônia, escrevi ao Senhor Rademaker em Copenhague sobre a necessidade de estabelecer um Vice-Cônsul no dito porto durante o período da navegação.[432]

Os anos de 1806 a 1814 valem como um período, de fato, infeliz para Hamburgo; a navegação e o comércio sofreram forte retração; tornou-se impossível, a partir de meados de 1807, o uso de Tönning, devido às hostilidades inglesas contra a Dinamarca, e, a partir de maio de 1807, Helgolândia passou a ser controlada pelos ingleses.[433] Os franceses, apesar do Bloqueio Continental, toleravam a importação de determinados artigos como madeira de construção não inglesa, alcatrão, ferro, cobre e vinhos franceses.[434] Uma parte significativa das mercadorias destinava-se ao interior e, portanto, dispensavam seu trajeto pela cidade hanseática.

Nos últimos meses de 1805 e em 1806, as navegações hamburguesas têm mais uma vez quase ilimitada a participação na conjuntura de guerra entre os países beligerantes. Este fato aumentou em muito a participação do comércio das nações neutras, em especial para Portugal, exceto para o Báltico:

---

[430] "Bem ao meu pesar, uno-me na desagradável posição de não poder convir para a execução das referidas Reais ordens depois do bloqueio deste rio e de Bremen por navios britânicos, já daqui não parte navio algum carregado e as partes destinadas para Portos estrangeiros vão por via dos Ponning dos Portos do Ducado de Plescivig no Reino da Dinamarca, de modo que os correspondentes ultimamente se desviarão para a Costa de Copenhague." Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, Hamburgo 28 de junho de 1805. **Documento manuscrito original**. Itamaraty, Rio de Janeiro, Consulado de Hamburgo. Lata 196, maço 5, pasta 2.

[431] SCHMIDT, Burghart Michael. **Hamburgim Zeitalter der Französischen revolution und Napoleons 1789-1813, Beithage zur Geschichte hamburgs**. Bd. 55, 2 teile. Hambrug, 1998. p. 762.

[432] Carta consular português em Hamburgo, Pedro Gabe, Vice-cônsul e Deputado. Hamburgo, 9 de maio de 1807. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[433] Os portos alternativos estrangeiros, como Copenhague, Argel ou Bordeaux, serviam apenas ao comércio hamburguês, não à navegação.

> uma interessante notícia da qual pode resultar muito bem ao nosso comércio: o bloqueio ao Elba está levantado para os navios neutrais que trazem carga neutra e que vêm de países neutrais; e como aqui se consome muitas das nossas fazendas coloniais, por isso, tomei a liberdade de participar a V. Ex.ª este acontecimento a fim de que V. Ex.ª queira fazer constar onde melhor lhe convier.[435]

A partir de 1808, aportavam navios de carvão da Inglaterra com freqüência para o uso industrial de Hamburgo,[436] assim como os baleeiros, a partir de 1810, que tinham como destino a navegação à Groenlândia.[437] No balanço geral, estes anos de bloqueio do Elba foram, para o comércio de Hamburgo, um período de forte depressão econômica. A anexação de Hamburgo ao império francês, em 1808, priva a cidade de qualquer eventual chance de estimular o comércio de artigos coloniais.[438]

Os navios da navegação do comércio e navegação hamburguesa, desde que a guerra foi travada, atingiram alto preço;[439] os proprietários, neste período de estagnação comercial, mandaram para fora de Hamburgo seus navios, fretando-os por altos preços, e outros foram vendidos.[440] Desde 1807, aumentaram, no *Floyds Register*,[441] os navios construídos em Hamburgo, cujos armadores e capitães têm nomes ingleses.[442] Grande parte dos navios

---

[434] A partir do outono de 1807.

[435] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiro português em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 4 de julho de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[436] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[437] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 20.

[438] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 234.

[439] Pelo fato de a guerra ser naval, aumentou em muito o preço dos navios KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 34.

[440] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963.

[441] Livro de registro da construção de navios hamburgueses. Arquivo do Estado de Hamburgo.

[442] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

hamburgueses seguiram, a partir de 1807, para outras nações onde estavam a serviço em forma de fretamento e número maior partiram, em 1809 e 1810, da Inglaterra para Argel e o Báltico.[443] Outros navios partiram, em 1806 e 1807, "para o Báltico" ou "em aventura" e, em 1814, aparecem novamente nos registros de navios aportados em Hamburgo.[444] "Encontre-se nas folhas de registro de navios aportados em Hamburgo, que muitos navios, em 1806 e 1807, partiram para ultramar e que, em 1814, retomaram a Hamburgo para continuar as atividades comerciais".[445] Segundo Kresse, esses navios partiram para o ultramar e lá foram fretados durante estes anos para o tráfico comercial de outras praças.[446] Pohl, em sua pesquisa sobre o comércio entre Hamburgo e Espanha, verificou que muitos desses navios tiveram participação no comércio de escravos.[447] Nestes anos, o tráfico comercial com a Inglaterra e a América do Norte tornou-se quase tão significativo quanto antes da guerra.[448]

A partir de 1814, o comércio de Hamburgo foi liberado e reiniciam-se as atividades comerciais com as nações em geral e o comércio com a Inglaterra e com Portugal, em 1815, já se apresenta volumoso. Em 1817, os hamburgueses procuram reatar e manter o nível do comércio que tinham nos anos anteriores com Argel e mar Báltico, mesmo que o período das necessidades de cereais, francesas e portuguesas, tivesse passado.

---

[443] Esta tabela está incompleta, pois *Floyds Register* nunca ou raramente menciona a bandeira e posto de domicilio. Pode-se, dos navios hamburgueses que nesses anos partiram de Londres, identificar somente nas listas de navios capitães o local e construção. A tabela F-6 não compreende os navios hamburgueses não construídos em Hamburgo.

[444] Livro de registro dos navios aportados em Hamburgo. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal; KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 52.

[445] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 234.

[446] A navegação à Inglaterra, em 1815, apresenta um retrocesso, levando a crer que os números de navios que em 1814 regressaram a Hamburgo através de Londres, que estavam em viagem durante o ano de guerra, não foram relacionados. KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 52.

[447] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 263.

[448] AHRENS, Gerhard. Von der Franzosenzeit bis zur Verabschiedung der neuen Verfassung 1806-1860. In: LOOSE, Hans-Dieter (Hrsg.). **Hamburg Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner**. Bd. 1. Von den Anfangen bis zur Reichsgründung. Hamburg, 1982. p. 444.

A navegação à França sofreu um acentuado retrocesso em 1817, mas, em 1818, apresenta uma forte escalada, chegando, em 1820, a dominar novamente o cenário da movimentação comercial. Nestes anos, os vinhos de Bordeaux são muito procurados.[449] A navegação hamburguesa a Portugal, em 1818, sofre significativa queda e traz um curto reflorescimento à Inglaterra, que, em 1819, desemboca em uma crise que permanece até o final do período aqui estudado.[450] Nestes anos, o comércio hamburguês procura adaptar-se às novas situações comerciais,[451] havendo necessidade de profundas modificações tanto no que diz respeito à navegação, ao comércio e à política hamburguesa. Uma das primeiras dificuldades ocorreu das casas de negócio muito velhas, que padeceram grandes prejuízos com a ocupação francesa, apresentando incapacidade de investirem em reconstruções necessárias, enquanto outras casas conseguiram manter sua capacidade de investimento, tornando-se pioneiras na navegação ultramarina hamburguesa.[452] A infraconjuntura da navegação à França, em 1819 e 1820, mostram-se favoráveis;[453] em 1821, apresenta um novo retrocesso, recuperando-se significativamente em 1822. De 1819 a 1822, as navegações a Argel, Báltico e Inglaterra se tornam praticamente insignificante. Em contrapartida, ganham significado à navegação a Portugal e, antes de tudo, as navegações ultramarinas, particularmente ao Brasil.[454] Conforme as pesquisas de Kresse, em 1822, a navegação ultramarina torna-se pela primeira vez o mais importante campo de navegação mercantil

---

[449] SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001. p. 20 et seq.

[450] KRESSE, op. cit., p. 36.

[451] WEBER, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München. Beck. 2004. p . 235.

[452] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 263.

[453] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 63.

[454] Carta sobre a situação econômica de Hamburgo (autor desconhecido) a Milord em Hamburg, em 16 de novembro de 1803. **Documento manuscrito original em inglês**. Biblioteca Nacional Rio de Janeiro, Coleção Linhares. B.N. I. 29.20.1 Microfilme 0035.

hamburguesa.[455] Podemos atribuir este fato ao comércio direto com o Brasil, que fez sua diferença na historia econômica de Hamburgo.[456]

Esse desenvolvimento da navegação ultramarina continuou sempre mais se desenvolvendo e solidificando suas estruturas na navegação atlântica como fonte de grandes lucros, tornando-se um abrupto progresso. Nestes anos da segunda e terceira décadas do século 19, a reorganização das novas posições chega evidentemente a uma conclusão. [457]

---

[455] KRESSE, op. cit., p. 36.

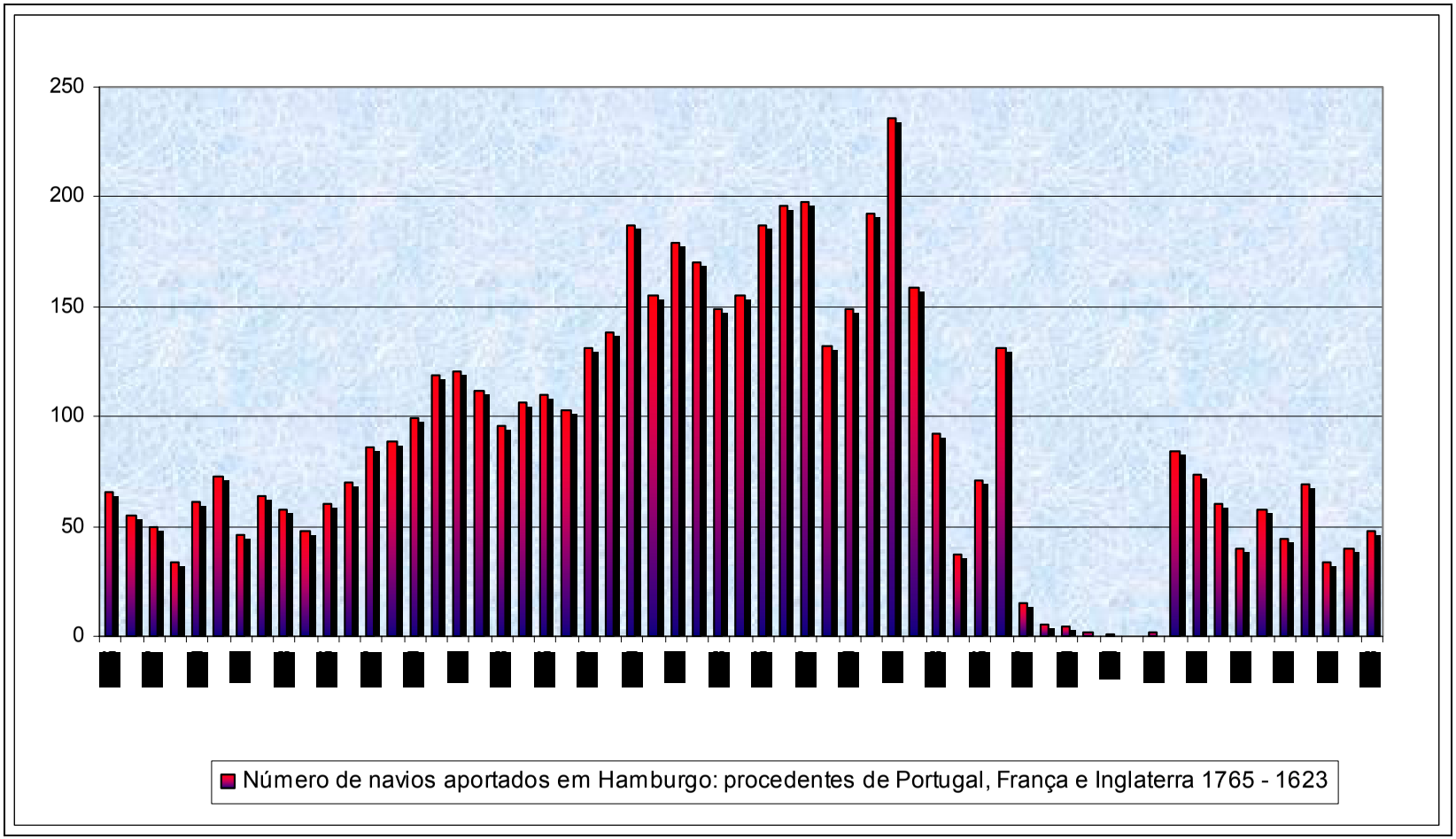
[456] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Il.^{mo} Exmo Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo aos 17 de março de 1832. Com a observação: Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1924-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[457] KRESSE, 1966, loc. cit. O desenvolvimento posterior pode ser de alguma forma observado na tabela às páginas 88-89, do tomo I de "Uber Hamburg Handel", sobre o comércio de Hamburgo, de Soetbeer.

Tabela 5: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823).

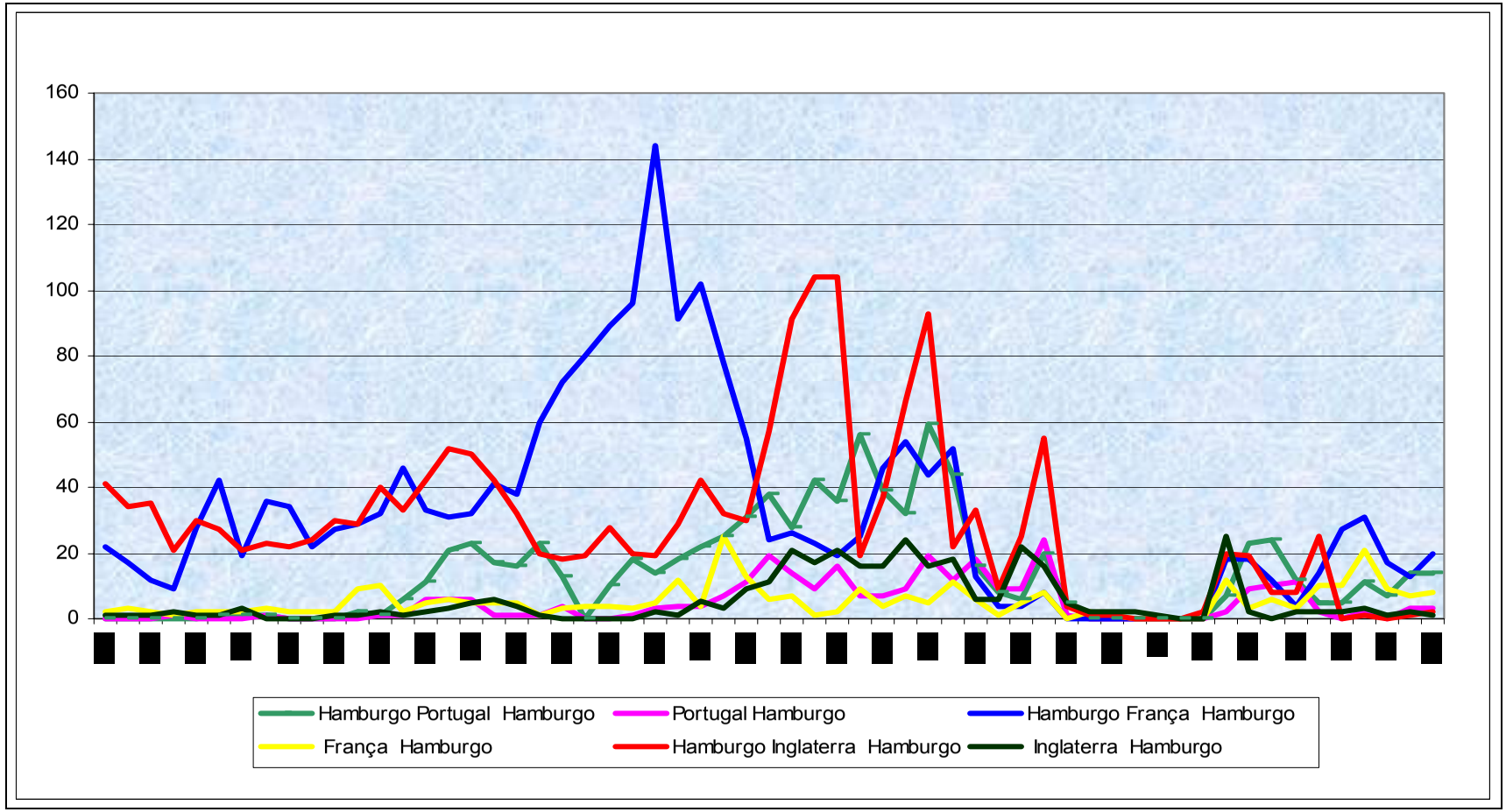
ANO	HAMBURGO PORTUGAL HAMBURGO	PORTUGAL HAMBURGO	HAMBURGO FRANÇA HAMBURGO	FRANÇA HAMBURGO	HAMBURGO INGLATERRA HAMBURGO	INGLATERRA HAMBURGO	TOTAL	%
1765	0	0	22	2	41	1	66	1,2
1766	0	0	17	3	34	1	55	1,0
1767	0	0	12	2	35	1	50	0,9
1768	0	1	9	1	21	2	34	0,6
1769	0	0	28	2	30	1	61	1,1
1770	1	0	42	2	27	1	73	1,4
1771	1	0	19	2	21	3	46	0,9
1772	1	1	36	3	23	0	64	1,2
1773	0	0	34	2	22	0	58	1,1
1774	0	0	22	2	24	0	48	0,9
1775	0	0	27	2	30	1	60	1,1
1776	2	0	29	9	29	1	70	1,3
1777	1	1	32	10	40	2	86	1,6
1778	6	1	46	2	33	1	89	1,7
1779	11	6	33	5	42	2	99	1,9
1780	21	6	31	6	52	3	119	2,2
1781	23	6	32	5	50	5	121	2,3
1782	17	1	41	5	42	6	112	2,1
1783	16	1	38	5	32	4	96	1,8
1784	23	1	60	1	20	1	106	2,0
1785	13	4	72	3	18	0	110	2,1
1786	0	0	80	4	19	0	103	1,9
1787	10	0	89	4	28	0	131	2,4
1788	18	1	96	3	20	0	138	2,6
1789	14	3	144	5	19	2	187	3,5
1790	18	4	91	12	29	1	155	2,9
1791	22	4	102	4	42	5,4	179,4	3,4
1792	25	7	78	25	32	3	170	3,2
1793	31	11	55	13	30	9	149	2,8
1794	38	19	24	6	57	11	155	2,9
1795	28	14	26	7	91	21	187	3,5
1796	42	9	23	1	104	17	196	3,7
1797	36	16	19	2	104	21	198	3,7
1798	56	7	25	9	19	16	132	2,5
1799	39	7	46	4	37	16	149	2,8
1800	32	9	54	7	66	24	192	3,6
1801	59	19	44	5	93	16	236	4,4
1802	44	12	52	11	22	18	159	3,0
1803	16	18	13	6	33	6	92	1,7
1804	8	9	4	1	9	6	37	0,7
1805	6	9	4	5	25	22	71	1,3
1806	20	24	8	8	55	16	131	2,4
1807	5	1	0	0	4	5	15	0,3
1808	0	0	0	2	1	2	5	0,1
1809	0	0	0	1	1	2	4	0,1
1810	0	0	0	0	0	2	2	0,0
1811	0	0	0	0	0	1	1	0,0
1812	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1813	0	0	0	0	2	0	2	0,0
1814	7	2	18	12	20	25	84	1,6
1815	23	9	18	3	19	2	74	1,4
1816	24	10	12	6	8	0	60	1,1
1817	12	11	4	3	8	2	40	0,7
1818	5	2	14	10	25	2	58	1,1
1819	5	0	27	10	0	2	44	0,8
1820	11	2	31	21	1	3	69	1,3
1821	7	0	17	9	0	1	34	0,6
1822	14	3	13	7	1	2	40	0,7
1823	14	3	20	8	2	1	48	0,9
Total	**825**	**274**	**1933**	**308**	**1692**	**318,4**	**5350,4**	**100,0**
%	**15,4**	**5,1**	**36,1**	**5,8**	**31,6**	**6,0**	**100,0**	

Gráfico 3: Número total de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823).



Fonte: KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 72 et seq.

Gráfico 4: Número total de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823).

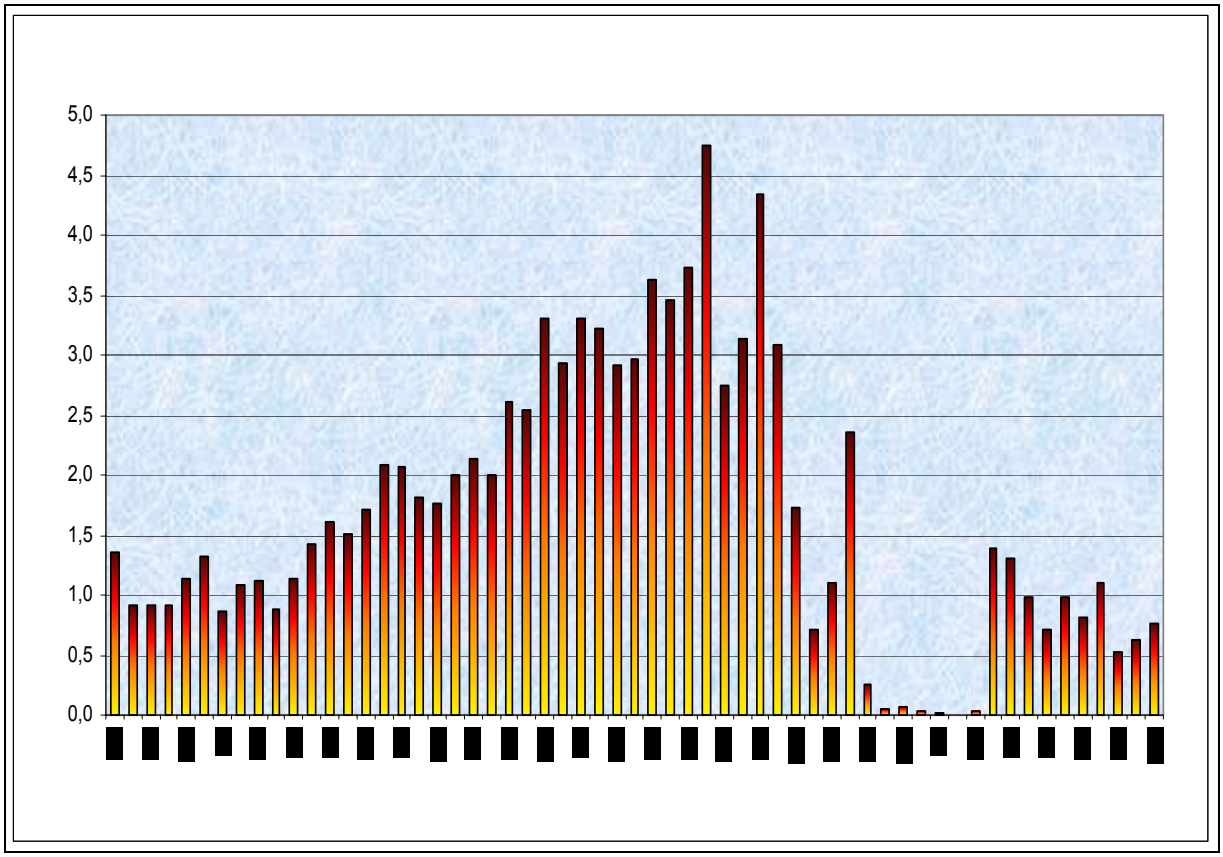


Fonte: KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 72 et seq.

Tabela 6: Capacidade dos navios aportados em Hamburgo de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823).

ANO	HAMBURGO PORTUGAL HAMBURGO	PORTUGAL HAMBURGO	HAMBURGO FRANÇA HAMBURGO	FRANÇA HAMBURGO	HAMBURGO INGLATERRA HAMBURGO	INGLATERRA HAMBURGO	TOTAL	%
1765	0	0	2.270	260	4.760	60	7.350	1,3
1766	0	0	980	260	3.670	60	4.970	0,9
1767	0	0	840	270	3.790	120	5.020	0,9
1768	0	250	1.720	170	2.830	60	5.030	0,9
1769	0	0	2.460	170	3.470	110	6.210	1,1
1770	100	0	3.810	130	3.100	60	7.200	1,3
1771	180	0	1.760	300	2.250	180	4.670	0,9
1772	100	100	2.780	290	2.680	0	5.950	1,1
1773	0	0	3.290	180	2.630	0	6.100	1,1
1774	0	0	1.860	180	2.800	0	4.840	0,9
1775	0	0	2.450	170	3.460	80	6.160	1,1
1776	270	0	2.450	990	3.950	80	7.740	1,4
1777	50	50	3.180	1.250	4.070	190	8.790	1,6
1778	560	120	3.760	260	3.470	40	8.210	1,5
1779	1.060	820	2.880	520	3.880	200	9.360	1,7
1780	1.930	830	2.390	690	5.250	250	11.340	2,1
1781	1.890	780	2.570	630	4.900	500	11.270	2,1
1782	1.600	100	3.640	390	4.050	100	9.880	1,8
1783	1.390	270	3.210	500	3.800	440	9.610	1,8
1784	2.020	150	6.020	60	2.490	170	10.910	2,0
1785	1.180	660	7.150	290	2.380	0	11.660	2,1
1786	0	0	7.990	490	2.410	60	10.950	2,0
1787	1.060	0	8.980	400	3.780	0	14.220	2,6
1788	1.630	120	9.320	340	2.490	0	13.900	2,5
1789	1.460	460	12.670	570	2.560	330	18.050	3,3
1790	1.610	380	9.100	1.270	3.540	80	15.980	2,9
1791	2.010	430	9.990	380	5.190	0	18.000	3,3
1792	2.580	670	7.090	3.010	3.940	260	17.550	3,2
1793	2.770	1.280	5.700	1.400	3.940	800	15.890	2,9
1794	3.230	2.590	2.770	530	5.910	1.180	16.210	3,0
1795	2.400	1.740	2.540	760	10.060	2.300	19.800	3,6
1796	3.700	820	1.990	160	10.260	1.920	18.850	3,5
1797	4.410	1.850	1.520	200	10.620	1.730	20.330	3,7
1798	18.650	860	1.990	760	2.240	1.390	25.890	4,7
1799	3.460	880	4.610	350	4.210	1.430	14.940	2,7
1800	1.880	1.480	3.690	530	7.640	1.900	17.120	3,1
1801	5.630	2.570	3.890	550	9.900	1.140	23.680	4,3
1802	5.210	1.480	3.760	1.130	3.290	1.950	16.820	3,1
1803	1.630	1.930	1.080	510	3.680	590	9.420	1,7
1804	790	1.130	460	0	900	590	3.870	0,7
1805	560	860	440	650	1.260	2.220	5.990	1,1
1806	1.610	2.690	890	920	5.340	1.390	12.840	2,4
1807	470	120	0	0	330	510	1.430	0,3
1808	0	0	0	150	0	140	290	0,1
1809	0	0	0	100	90	170	360	0,1
1810	0	0	0	0	0	180	180	0,0
1811	0	0	0	0	0	120	120	0,0
1812	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1813	0	0	0	0	170	0	170	0,0
1814	630	130	1.400	1.350	1.230	2.880	7.620	1,4
1815	2.020	1.070	1.750	340	1.720	200	7.100	1,3
1816	2.060	950	1.120	590	680	0	5.400	1,0
1817	1.080	1.140	550	220	740	160	3.890	0,7
1818	540	260	1.060	930	2.350	230	5.370	1,0
1819	520	0	2.540	1.090	160	120	4.430	0,8
1820	1.550	230	2.550	1.430	0	250	6.010	1,1
1821	560	0	1.510	720	0	80	2.870	0,5
1822	1.020	360	1.190	560	100	150	3.380	0,6
1823	940	380	1.780	750	250	50	4.150	0,8
Total	**90.000**	**32.990**	**177.390**	**31.100**	**184.660**	**29.200**	**545.340**	**100,0**
%	**16,5**	**6,0**	**32,5**	**5,7**	**33,9**	**5,4**	**100,0**	

Gráfico 5: Capacidade dos navios aportados em Hamburgo de Portugal, França e Inglaterra (1765-1823) (porcentagem).



Fonte: KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 72 et seq.

1.3 MERCADORES DA PRAÇA COMERCIAL DE HAMBURGO

No curso do século 18, o número de habitantes de Hamburgo cresceu de 75 mil (1710) para 130 mil no começo de 1790.[458] As Guerras de Coalizão estabelecidas contra a França revolucionária criaram para a cidade neutra, uma conjuntura fabril.[459] Hamburgo, com seus comerciantes oriundos de minorias religiosas,[460] assemelhava-se mais às grandes cidade portuárias de Londres, Bordeaux, Amsterdã, Boston ou Filadélfia do que as cidades do interior alemão.

> Em Hamburgo, tudo é caro e por isso chamam-na de pequena Londres. Há muita gente rica, mas não serão tantos os felizes, pois tudo aqui gira em torno do dinheiro, como em toda cidade comercial em que o negociante dá o tom. O forasteiro poderá ser amavelmente recebido se vier recomendado, mas não sendo comerciante, ninguém dele se ocupa e poderá morrer de fome sem que se levante uma voz em seu auxílio.[461]

O comércio cosmopolita destacava-se muito nestas grandes cidades portuárias européias. Quando a guerra, em 1811, dominava a foz do Elba, também as colônias comerciais estrangeiras diminuíam através de emigração.[462] Um oficial de polícia francês que se encontrava em Hamburgo durante a ocupação napoleônica, relatava a Paris:

> Deixo finalmente hoje à tarde esta grande e bela cidade que nem francesa, nem alemã e nem ainda inglesa é. Ela é muito mais do que grandes casas comerciais e assim deverá por longo tempo ser. Sua pátria é o mundo dos negócios... e os costumes ou muito mais as práticas [são aqui coloridas] por uma população quase totalmente de estrangeiros reunidos.[463]

---

[458] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte Erfurt**. Sutton, 2003. p. 31; LEHE, Enrich. **Von Hamburg commercial Treaties from seven Centuries**. Hamburg: Nerlag Carl Holler, 1953. p. 23.

[459] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 164.

[460] MARZAGALLI, Sylvia. Le négoce allemande et le commerce de Bordeaux pendant la Révolution et L'Empire continents et ruptures dans les réseaux d'échages. In: RUIZ, Alain (Hrsg.). **Présence de l'allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à veille dela Seconde Guerre mondiale**. Bordeaux, 1997. p. 36.

[461] LEITHOLD, T.von; RANGO, L. von. **O Rio de Janeiro visto por dois prussianos**. São Paulo: Editora Nacional, 1986. p. 4.

[462] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 222.

[463] ROOSBROECK, Robert von. Die Niederlassung von Flamen und Wallonen in Hamburg 1567-1605. In: Z.H.G, 49/50 (1964), P. 53.

Antes das guerras e perseguições religiosas, a cidade hanseática tinha sido buscada principalmente por protestantes dos Países Baixos e os já citados sefarditas portugueses;[464] ambos os grupos foram compelidos pela monarquia católica espanhola. [465] Pressionados em sua terra natal, os huguenotes foram outro grupo de mercadores que se instalou em Hamburgo e tiveram papel especial no comércio hamburguês de artigos coloniais. Os serfaditas – entre 1680 e 1690, quando se instala a emigração huguenote – tiveram que se retirar devido à intolerância religiosa, tendo a maior parte deles emigrado para Amsterdã. [466]

Os huguenotes hamburgueses ocupavam a posição intermediária entre os grandes mercadores de sua terra na França ocidental e os manufaturadores, bem como dos mercados central e oriental europeus.[467]

Com a abolição do Édito de Nantes, ordenado por Luís XIV, em 1685, os huguenotes comerciantes estabelecem-se principalmente nas cidades portuárias do Oeste francês, fluxo que dura até o século 18.[468] Segundo Weber, esta situação estava, sem dúvida, vinculada à expansão dos franceses no Caribe.[469] Conseqüentemente, o comércio com a França aumentou consideravelmente nestes anos em Hamburgo, apesar das guerras da época do Império com a França.[470] Os huguenotes encontravam tolerância na cidade hanseática luterana; dessa forma,

---

[464] BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 134. v. 2.

[465] Ibid.

[466] As plantações rapidamente desenvolvidas nessa época no Caribe francês tiveram a importância das plantações brasileiras e neerlandesas, das quais os judeus portugueses realizavam seu comércio, principalmente seus produtos, por isso incomodando os huguenotes. Representantes portugueses partilhavam a deputação comercial em 1697, dizendo eles que eram somente dez a 12 pessoas que tinham alguma atividade nos negócios; os outros eram corretores ou portugueses pobres, que pouco ou nada tinham. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 223.

[467] Como tal, estabeleceram-se firmemente na cidade hanseática em sua segunda geração. Ibid.

[468] Já em 1692, o Reitor Boon, da Deputação do Comércio de Hamburgo, afirma que os franceses que se estabeleceram em Altona agiam no comércio com França e participavam da Bolsa. CB, Protokolle der Commerzdeputation, Sign. P. 599, Bd. D (1691-1696), p. 161. Ibid.

[469] Ibid., p. 241.

[470] Na relação de armadores hamburgueses aparecem nomes como Pomeau, Legrand; de Barry ou Jean Beard. **CB, Protokolle der Commerzdeputation**, Sign. P. 599, Bd. D. 1691-1696, p. 160; WEBER, 2004, loc. cit

a colônia francesa no Elba crescia sensivelmente,[471] tanto que, em 1770, a comunidade reformada francesa em Hamburgo contava com cerca de 200 pessoas. Em Altona, 1761, já constavam 51 famílias huguenotes e 122 comunicantes.[472] Muitos dos comerciantes marítimos huguenotes vinham do Haut Pays, no curso superior do Dordogne e Lot, onde os franceses sul-ocidentais tradicionalmente produziam artigos de exportação, como vinhos e frutas.[473] Para Weber, sem as razões econômicas básicas, a forte imigração francesa não é explicável.[474] No relato do Senador Westfalia torna-se evidente, através dos imigrantes, o cruzamento existente entre os aspectos econômicos e confessionais dessas migrações de comerciantes que empreendem as novas épocas.

> Desde o início da Revolução Francesa, Hamburgo era vista como a cidade propícia que também a estrangeiros expulsos de sua terra natal pudesse dar proteção e pão. Vem daí o grande aumento de nossos habitantes que, junto com o grande crescimento do comércio, dá ocasião à forte edificação, razão porque nossa cidade consegue ter tantas novas casas de comércio e armazéns. Vinha, já desde o ano de 1793, tornando-se sempre maior a afluência de cidadãos e cresceu tanto que, em 1799, 1.136 e, em 1800, 1.391 pessoas tornaram-se cidadãs. Este aumento do número de nossos habitantes, este crescente florescimento de nosso comércio e nossa indústria impelem os preços das casas, cujo número agora no ano de 1806 estava em 8.336, (discriminando 1.810, na paróquia de St. Petri; 1.614 na de Nicolai; 1.128 na de Catharinen; 1.503 na de Javcobl; 2.281 na de Michaeli) ao triplo do valor, e os aluguéis de oito até dez vezes mais elevados que antes e, assim, não podíamos armazenar aqui todas as mercadorias que chegavam e precisavam ser acomodadas em Altona. Torna-se evidente isto com respeito ao comércio quando observamos as listas de importação de algodão, café, peles, arroz, vinho, açúcar e cereais, como as principais mercadorias aqui recebidas do ano de 1790, até 1805. Esta observação dá imediato conhecimento da marcha do comércio e quão útil e de quão grande significação era nossa praça para o mercado desses artigos.

---

[471] Como entre os primeiros alemães da colônia em Bordeaux, encontram-se exatamente entre os franceses, que cedo emigravam para Hamburgo, exemplo de casas de comércio especialmente longevas. Um dos pioneiros da colônia francesa no Elba foi Pierre Boué (1677-1745). Ele aparentava-se à família de Claira e a Lot, em Bordeaux, e de comerciantes e financistas atraída para La Rochelle no século 17. LAUFENBERG, Heinrich. **Hamburg und sein Proletariet im 18**. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie.zur Geschichte der modernen Arbbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet. Hamburg: Schriften Heft, 1910. p. 26.

[472] KOPITZSCH, Franklin. **Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789**. Sigmaringen: Beihefte der Francia, 1992. p. 288; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 241.

[473] Pierre Boué tem passado uma parte de sua juventude em Amsterdã e Copenhague; tem bem pouco a ver com o medo de doutrinação católica, mas se corresponde muito mais ao clássico desenvolvimento de um filho de comerciante. Em 1700, vai para Hamburgo, onde, à época, sua irmã Anne Marie e seu tio Pierre Boué o Velho viviam. Ele estabeleceu-se aí como eficiente mercador marítimo, como armador na navegação inglesa e como financista. Já por volta 1718, Pierre Boué era Agente da "Compagnie du Senegal", participante da compra e monopólio da borracha e com isso a impulsiona a alta dos preços. WEBER, op. cit., p. 242.

[474] Ibid., p. 242.

> Endereçamos ainda algumas observações a essas listas. Vê-se por elas que o tráfico da França com Hamburgo nos anos 1790 e 1791, com respeito aos produtos coloniais, preponderava, por maior que fosse esse tráfico com os demais Estados, porém, já em 1792, diminuiu.[475]

A repressão dos cristãos reformistas em sua pátria mãe foi seguramente um fator de fortalecimento, porém, apenas à vazão da migração huguenote no Elba,[476] pois os mercadores huguenotes não foram definitivamente desalojados de sua pátria mãe, como havia sido o caso dos judeus espanhóis e portugueses no século 16.[477]

No final do século 18, exatamente em 1780, tem início a imigração de hamburguesses à França, instalando-se em Bordeaux.[478] Na base da expansão francesa no Caribe, configurava-se entre ambas as cidades portuárias um dos mais potentes fluxos bilaterais de mercadorias dentro do mercado marítimo europeu desse século. [479] É Também de se pensar que os alemães migrados para a França eram, em todo caso, preponderantemente protestantes; tinham com isso se deslocado para uma terra onde sua religião não era aceita; ao contrário, eram perseguidos.[480] Entre eles estavam alguns dos mais bem-sucedidos huguenotes hamburgueses, os chapeaurouge, bem como uma parte da família His.[481]

Uma problemática levantada por vários pesquisadores, muito bem resolvida por Weber, diz respeito a como esclarecer a posição proeminente dos franceses no comércio hamburguês até por volta de 1790. Ele propõe que a chave de leitura para responder a essa

---

[475] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[476] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 241.

[477] Na contrapartida, a política populacional mercantilista dos Luíses XIV e XV buscava exatamente manter a elite econômica no país, mesmo que entre eles houvesse algum herege. Para tal, a pressão sobre os protestantes cessa já após a morte de Luís XIV (1715). TREUTLEIN, Gerhardt. **Schiffahrt and Handelzwiscen Nantes und dem Nort- und Ostseebereich von 1714-1744**. Heidelberg, 1970. p. 144.

[478] WEBER, 2004, loc. cit.

[479] Ibid.

[480] SCHRAMM, Percy E. **Kauflente zu Haus und Übersee**. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18. und 19. Jahrhunderts. Hamburg, Hoffmann-campe Verlag, 1949. p. 18.

questão encontra-se nas próprias circunstancias de que também os protagonistas da proto-indústria centro-européia haviam proporcionado sua forte posição no espaço atlântico.[482]

Conforme consta no relatório do Senador Westfalia, o processo de refinação de açúcar requeria grandes quantidades de combustível e Hamburgo o trazia principalmente da Inglaterra; não se cobravam taxas em seu porto, ao contrário, era livre todo o tempo. De 1794 a 1805, foram importados anualmente por volta de 1 a 15 mil toneladas de carvão de pedra da Inglaterra:

Importação de carvão de pedra da Inglaterra (1794-1805):[483]

1794	10.892 cargas	11 toneladas
1795	13.309 cargas	7 toneladas
1796	13.171 cargas	1 tonelada
1797	11.291 cargas	6 toneladas
1798	11.948 cargas	2 toneladas
1800	14.344 cargas	----------

1801	15.883 cargas	7 toneladas
1802	11.204 cargas	8 toneladas
1803	90.88 cargas	1 tonelada
1804	8.770 cargas	5 toneladas
1805	14.149 cargas	11 toneladas

Em 1790, a potência colonial francesa começa a sofrer forte abalo nas estruturas comerciais com Hamburgo, pois os negócios dos huguenotes, que já haviam temporariamente paralisado durante a Guerra dos Sete Anos, com a ascensão da Inglaterra, perdem campo no espaço comercial hamburguês. De modo geral, foram as casas comerciais alemãs que tomaram o lugar dos franceses, ou seja, como mensiona Klaus Weber a diminuição do

---

[481] Das cidades reformistas Gênova e Basiléia. KOPITZSCH, Franklin. **Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789**. Sigmaringen: Beihefte der Francia, 1992. p. 283.

[482] Enquanto o setor manufatureiro aproveita-se da elevação dos níveis de preço no sentido ocidental, os grandes empresários da economia açucareira francesa usavam da queda de salários no sentido oriental. Eles deixavam a preparação do açúcar bruto como produto adequado a consumo ao leste e adquiriam mais barato a matéria-prima a oeste. No curso do século 18, acumulavam-se as queixas dos funcionários franceses e dos representantes da classe mercantil bordelense sobre os baixos custos salariais em Hamburgo e nos portos adriáticos. Além disso, como consta de relatórios, esses locais de concorrência aproveitavam-se dos baixos preços do carvão, aliado à sua superior qualidade. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 45.

[483] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

comércio francês está na ascensão dos ingleses em Hamburgo, o mesmo que dizer que os hamburgueses direcionam os interesses comerciais à Inglaterra. Por conseqüência, os comerciantes franceses fecharam os primeiros contratos matrimoniais com famílias britânicas, ou seja, a França tenta manter-se no comércio fazendo contratos de casamentos com a Inglaterra.[484] A partir do século 19, ampliava-se em Hamburgo, no terreno cultural e econômico, uma anglofilia que obstruía um pouco a visão sobre o antigo passado influenciado pelos franceses. Afirma Hertz que, ainda em 1800, a situação constituía-se da seguinte maneira:

> Os almanaques e topografias indicam... as mais belas casas de campos e jardins em parte nas mãos dos ingleses, porém também principalmente dos franceses reformistas, como as posses dos Vidal em Mienstedten, dos Boué na Palmaille. Pierre His "rodava em um jardim, de um terraço empedrado para outro" para alcançar diretamente o modelo de Versalhes.[485]

Os espanhóis aproveitaram-se temporariamente da queda dos franceses,[486] mas a representação dos espanhóis nos portos nortistas é pequena em relação àqueles. Somente a partir dos anos 1770, alguns mercadores espanhóis se estabelecem em Hamburgo, em grande maioria de origem basca.[487] O peso das casas espanholas aumenta continuamente desde a eclosão da Guerra da Independência norte-americana (1775-1784). Devido a essa guerra e a Guerra de Coalizão, travada nas décadas seguintes, segundo Pohl, a navegação neutra assume novamente grande significado e os espanhóis optaram por não deixar esse negócio totalmente com as nações neutras. Hamburgo tornou-se o centro de uma arraigada iniciativa comercial

---

[484] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 24.

[485] HERTZ, Richard. **Das Hamburger Seehandelshaus J.C. Godeffroy und Sohn, 1766-1879**. Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, IV. Hamburg, 1922. p. 6. In: WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 256.

[486] De fato, na primeira metade do século 18, eles estavam com um representante consular, porém, este Giacomo Portino não era um comerciante significativo, mas, sim, um diplomata de profissão dos serviços espanhóis. O primeiro nesse departamento que se seguiu foi José Antônio de Sanpilayo, que também era comerciante e por primeiro esforçou-se na promoção da navegação espanhola para o norte. Conhece-se pouco de uma presença espanhola em época anterior.

espanhola para nordeste.[488] Durante o período napoleônico, a praça bancária de Hamburgo tornou-se o mais importante local de construção para o fluxo de subsídios espanhóis ao imperador francês.[489]

A partir de 1792, o fortalecimento da presença espanhola em Hamburgo recebia impulso especial em suas iniciativas, e de fato se realizou por meio dos deslocamentos estabelecidos com a rebelião de St. Domingo, na produção das plantações caribenhas.[490] Em março de 1797, a Espanha precisou afrouxar o monopólio da navegação para sua colônias, já que sua própria frota não mais podia assegurar o tráfico atlântico e, conseqüentemente, permitiu-se a navegação de navios neutros para Cuba, Caracas e Nova Espanha.[491] Sem perda de tempo, os hamburgueses partiram em direção aos portos caribenhos e agora eram os próprios mercadores espanhóis, estabelecidos em Hamburgo, que investiram na armação hamburguesa.[492] Um deles era Cipriano de Urbieta, que dirigia uma frota de sete navios diversos e com ele participavam 23 homens de negócios, de várias procedências. Trabalhavam servindo principalmente em rotas triangulares, entre os portos bascos, portugueses e ingleses.[493] Pohl mensiona que os comerciantes armadores: "Juan Antonio de Urbieta e seus sócios Boentavo e Bovara fretavam, a partir de 1801, navios para a Foz do La

---

[487] WEBER, 2004, loc. cit.

[488] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 103.

[489] Sob participação de David Parish, estabelecido em Hamburgo, tais transações eram computadas com auxílio de banqueiros londrinos que o executavam, entre eles o "Baring Brother". Além disso, a casa de comércio Murphi, hispano-irlandesa, está envolvida com sua filial em Vera Cruz, porque a frota inglesa controlava o Atlântico, o fornecimento de prata do México não podia confiá-lo a navios espanhóis ou franceses. Eis porque Parish ou Baring precisavam ser envolvidos na transação, e a prata para Napoleão chegava do continente em navios de guerra ingleses. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 257.

[490] Muitos dos plantadores, fugidos da ilha francesa, estabeleceram-se em Cuba, em parte com os escravos que permaneciam com eles. Assim, começou a ascensão de Cuba à mais importante ilha do açúcar como foi conhecida nos séculos 19 e 20. As importações de açúcar da Espanha e do Caribe espanhol elevaram-se de algumas centenas de caixas por volta de 1780, para mais de dez mil caixas anuais nos anos 1790 POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 329.

[491] Ibid., p. 243; WEBER, op. cit., p. 258.

[492] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 25.

Plata, com linho, chapas e outros artigos metalúrgicos alemães bem como vinho e produtos de seda da França".[494] Entre os armadores que a partir de 1797, equipavam navios sob bandeira de Hamburgo para a América Espanhola encontram-se as famílias alemãs, que há muito tempo estavam estabelecidas em Cádiz.[495] No final da era napoleônica, desfizeram-se grupos de espanhóis em Hamburgo.

Outro grupo de imigrados eram também os calvinistas.[496] Antes de 1744, eles não recebiam plenos direitos de cidadania, mas adquiriam visto de permanência regidos por tratados de estrangeiros que conferiam *status* diminuído.[497] Somente a partir de 1785 ampliou-se o direito de participação política à tolerância religiosa; primeiro pelos católicos e só então estendido aos reformistas o direito de construção das próprias igrejas.[498] Portanto, os calvinistas hamburgueses desenvolveram o entrelaçamento entre as manufaturas proto-industriais e o mercado de artigos coloniais já explorado por vários mercadores marítimos alemães.[499] Hamburgo, sendo um dos maiores portos de reexportações da Europa, não poderia

---

[493] Ibid., p. 20.

[494] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 264.

[495] Johahn Ludenddorff, de Stettin, cujo irmão desde há anos estava estabelecido no porto espanhol, Johann Heinrich Ellermann, da família vestifaliana estabelecida em Cádiz, desde cerca de 1720, nem como Johann Friedrich Böhl, da conhecida família, equiparam em conjunto o navio Commercium de 140 Last para a navegação para Havana. Com esse tráfego direto, encaminhou-se a decadência das colônias de comerciantes estrangeiros na Espanha. KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 25.

[496] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 241-242

[497] Só em 1744 a legação prussiana construía uma capela reformista e os huguenotes lá participavam do culto religioso. Ibid., p. 242.

[498] Todavia, os huguenotes hamburguês podiam, de vez em quando, participar da vida comunitária reformista em Altona, condicionalmente aberta. Ibid.

[499] A migração protestante da Suíça esteve seguramente atrelada à florescente indústria indiana que, entre outras, abastecia os navios de escravos franceses com mercadorias de troca para o comércio na África. A *indiennage*, ou seja, a preparação da estamparia de chita, de Basiléia e Neuchâtel, estava totalmente nas mãos de comerciantes calvinistas, que representavam o porto de comércio de escravos de Nantes através do basilense Stechlin, do genovense Benoit Bourcard, bem como em La Rochelle, por meio do francês Jean-Jacques Meinert. KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 172.

ficar fora; os reformistas investiram aqui em atividades de lã e meia, galões e tecelagem de veludo.[500]

Em Hamburgo, eram exatamente os imigrantes que racionalizavam o comércio através da intensificação dos pagamentos por títulos bancários e da condução de empresas de seguro ou companhias por ação modernas.[501] Mesmo na fundação do banco hamburguês, os estrangeiros foram uma vigorosa força impulsionadora, enquanto a cidadania se opunha a tais propósitos. [502]

Hamburgo atraiu vários imigrantes também do interior alemão, que não apenas engrossaram a reserva de mão-de-obra das novas manufaturas da cidade. A classe comercial e o patriciado ampliavam-se e se renovavam também a partir de regiões baixas alemãs. De fato, o Senado hamburguês era recrutado inteiramente da camada superior dos grandes mercadores atacadistas, porém, em comparação com Frankfurt e outras cidades imperiais da Alta Alemanha, Hamburgo era incomparavelmente aberta à elevação de novas famílias. Um pouco em contrapartida a Frankfurt, onde a situação de nobre podia adquirir imóveis dentro da cidade hanseática em seu próprio nome.[503]

Os mercadores hamburgueses residentes atuavam no comércio de comissão.[504] Destacam-se entre os outros nomes alemães a família Tamim. Eles manejavam um sortimento de mercadorias muito mais amplo, em que os produtos coloniais não tinham maior peso, mas

---

[500] LAUFENBERG, Heinrich. **Hamburg und sein Proletariet im 18**. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie.zur Geschichte der modernen Arbbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet. Hamburg: Schriften Heft, 1910. p. 26.

[501] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[502] LAUFENBERG, Heinrich. **Hamburg und sein Proletariet im 18**. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie.zur Geschichte der modernen Arbbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet. Hamburg: Schriften Heft, 1910. p. 40; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 243.

[503] Ibid.

[504] E no que dizia respeito aos cidadãos, só este comércio é aqui computado de negócios de menor volume.

era o Mediterrâneo o espaço comercial de tinha maior significado nestes anos, o que, na verdade, representava um campo de navegação tradicional para a armadoria hamburguesa. As passas eram o artigo principal desse comércio e os produtos coloniais perfaziam só 30% de sua importação.[505]

Sem dúvida, quanto a isso, não devemos esquecer os sefardistas, que já eram um grande número em Hamburgo no século 17, com forte preponderância portuguesa. Devido à sua importância em nossa pesquisa, trataremos o comércio entre Portugal e Hamburgo em capítulo próprio.

1.3.1 SETOR INDUSTRIAL HAMBURGUÊS

O grande aumento do comércio de mercadorias coloniais nos séculos 18 e 19 exigiu uma nova organização dos mercadores hamburgueses.[506] Geralmente, o novo crescimento comercial e econômico, especialmente de Hamburgo, dava-se sob as auspícias da industrialização e do comércio direto com os jovens Estados americanos. As manufaturas, que se expandiram no século 18, viviam da elaboração de produtos do ultramar, como manufaturas de tabaco, de couros, estamparia de chita e, principalmente, refinarias de açúcar, que formavam os mais importantes ramos da nova economia hamburguesa orientada para o Atlântico.[507] A volumosa quantidade de produtos coloniais comercializados em Hamburgo para todo o mundo, de modo especial a industrializacao e distribuição do açúcar e café, é demostrada segundo o relatório do cônsul português em Hamburgo enviado à Secretaria do

---

[505] Para Pierre His, em contrapartida, os produtos coloniais, em 1753, eram 97% (de um total de 765.325 marcos bancários) e, em 1755, eram 93% (de um total de 1,83 milhões de marcos bancários). WEBER, op. cit., p. 143. **Admiralitatszoll**, p. 105, **Admiralitatskollegium**, sign. 371-372, F6, Bn. 18.

[506] BEUTIN, Ludwig. **Der Deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen**. Neumünster, 1933. p. 44.

[507] BAASCH, Ernst von. **Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhunder**. Hamburg, 1901. Actien-Gesellsschaft. Neue Börsen-Halle. P. 16.

Estado, em 1795, que nos dá um panorama do movimento comercial de Hamburgo em relação a esses produtos, bem como nos fornece a valiosa informação a respeito das praças comerciais com quem Hamburgo mantinha comércio. Ao todo, em 1794, são 46 portos que participaram do comércio do açúcar e do café que, com certeza, grande parte do açúcar reexportado era proveniente do Brasil,[508] por intermédio de Portugal:

> Para V. Ex.ª ter alguma idéia da avultada porção de açúcar e café a que se dá saída nesta praça, por curiosidade, agrego uma denotação das partidas destes dois gêneros, que no decurso de um só ano saíram desta Cidade, para várias Regiões do Mundo.

Extrato dos Livros da Alfândega de Hamburgo das porções de Açúcar e Café que nela se despacharam no ano de 1794.

Destino	**Açúcar**				**Café**			
	Barricas	Caixinhas	Caixas	Sacos e Canastras	Barricas	Barris	Caixas	Sacos
Bristoll	1123	----------	--------	----------	965	-------	-------	482
Gosport	6	----------	10	----------	58	-------	--------	394
Guernsey	10	----------	-------	---------	25	-------	-------	135
Hull	408	----------	-------	---------	---------	-------	--------	-------
Jersey	7	----------	--------	---------	22	-------	--------	1
Lancaster	184	----------	--------	----------	2843	-------	--------	109
Liverpool	2.853	----------	25	----------	6.456	-------	-------	1367
Londres	27.854	----------	201	1.457	12.978	-------	--------	3.719
Newcastle	225	----------	--------	---------	17	-------	--------	-------
Norfolck	166	---------	43	---------	211	-------	--------	267
Glasgow	112	----------	--------	---------	9	-------	-------	-------
Grangemout	299	----------	--------	--------	---------	-------	--------	-------
Greenock	476	--------	--------	--------	546	-------	-------	85
Leith	87	--------	--------	--------	86	-------	-------	-------
Bordeaux	436	--------	--------	--------	3.305	131	--------	327
Brest	--------	--------	--------	--------	449	-------	-------	42
Cette	--------	--------	--------	--------	9	-------	-------	-------
Havre de Grace	86	--------	--------	--------	359	221	-------	3.261
Nantes	234	--------	--------	--------	2.988	-------	-------	259
L'Oriente	--------	--------	--------	---------	42	-------	-------	6.474
Ostende	--------	---------	--------	--------	58	191	-------	235
Santo Andero	---------	---------	--------	----------	1	-------	--------	-------

[508] Pois, à época, o açúcar francês estava em decadência. WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

Barcelona	202	----------	-------	---------	--------	-------	-------	------
Bilbao	31	838	-------	---------	87	-------	-------	23
Cádiz	18	7.629	-------	--------	25	------	-------	------
Málaga	516	---------	------	---------	---------	-------	-------	------
Total	**35.333**	**8.467**	**279**	**1.457**	**30.539**	**543**	**-------**	**17.180**

Extrato dos Livros da Alfândega de Hamburgo das porções de Açúcar e Café que nela se despacharam no ano de 1794 (continuação).[509]

Destino (continuação)	**Açúcar**				**Café**			
	Barricas	Caixinha	Caixas	Sacos e Canastras	Barrica	Barris	Caixas	Sacos
Total	**35.333**	**8.467**	**279**	**1.457**	**30.539**	**543**	**-----**	**17.180**
Lisboa	10	-----	9.181	-------	10	-----	------	278
Porto	4	--------	11.556½.	--------	1	-------	5	6
Calcutá	116	------	244	12.622	-----	-----	-----	-----
Manilla	------	-------	72	13.450	-------	-------	-------	------
Santo Thomás	379	-------	-------	-------	1.853	-------	-------	1858
Baltimore	419	-------	93	-------	2.407	684	-------	4.120
Boston	245	------	-------	-------	684	57	-------	1.236
Charlestown	489	--------	1.416	-------	1.894	38	-------	2.620
Martinica	190	-------	-------	------	180	-------	-------	300
Nova York	982	1	------	-------	2.3888	533	1	4.410
Newport	156	2	------	------	199	------	------	1.890
Philadelphia	1.364	-------	2.841	63	6.113	1.478	-----	7.797
Portsmouth	------	-------	-------	-------	240	-------	-------	88
Providence	473	---------	165	1.792	31	-------	-------	244
Salém	174	--------	-------	240	954	13	200	3.996
Copenhague	39	-------	-------	347	-------	-------	-------	510
Stavenger	69	-------	1	-------	-------	-------	-------	-----
Amsterdã	7.925		451	1.439	4.124	-----	-----	9.552
Roterdã	956	-------	10	655	1.169	-----	-----	1.893
Uliessinger	341	-------	480	8.534	462	-------	-------	1.034
Bremen	160	-------	214	-------	16	38	------	10
Total	**49.824**	**8.470**	**27.003½**	**40.499**	**53.264**	**3.384**	**206**	**59.002**

Foram os imigrantes holandesas e sefarditas que operaram as primeiras usinas de manufatura de açúcar em hamburgo.[510] Mais tarde, no século 17, chegaram também a

[509] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback, Hamburgo, 27 de janeiro de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[510] GÜNTER, Böhm. Die Sephardim in Hamburg. In: HERZIG, Arno (Hrsg.). **Die Juden in Hamburg 1590 bis 1990**. Hamburg, 1991. p. 28.

Hamburgo os huguenotes franceses, que tiveram grande importância neste ramo. Em 1727, o número de refinarias de açúcar atingia a soma de 200 em Hamburgo; no meio do século, passava de 300 e, em 1802, havia em Hamburgo cerca de 400 refinarias.[511] A posição de Peterson é confirmada pelo documento do Senador Westfalia, que relata o grande aumento comercial hamburguês e, conseqüentemente, aumentaram as refinarias de açúcar no início do século 19: "Nesses anos, aumentou o número de nossos navios, que, em 1797, elevava-se a 223, que correspondiam a cerca de 21 mil cargas comerciais. O número de usinas de açúcar de Hamburgo estava, no ano de 1802, em 404, correspondendo a 70 fábricas a mais que há 10 anos, aproximadamente."[512]

Outro documento importante do cônsul português em Hamburgo, que relata em uma correspondência oficial ao Conde da Barca, juntamente com outras notícias referentes ao bom andamento do comércio dos produtos coloniais naquela praça, a importância dos produtos coloniais no desenvolvimento comercial e industrial de Hamburgo, em especial do açúcar dos três principais portos do Brasil. Ao mesmo tempo, confirmam a notícia de 400 refinarias de açúcar em Hamburgo:

> ...demonstrar com poucas palavras a importação e exportação que anualmente costumamos ter aqui dos Produtos do Brasil e dos lucros que aprazão e quando daqui se comercializam para o Báltico quando assim se pode tirar mais a vantagem. Os de importação saem bem particularmente 25 até 30 mil caixas açúcar dos três portos principais do Brasil, aos quais supostos nos virem mais que outra tanta quantia de Inglaterra e das... e Ilhas e da Havana, transportado via América. Podemos dar muito bom gasto póstumo aqui, para a soma de 400 fábricas de açúcar. Os demais produtos, algodão, couros, café, cascas, anil e drogas também acham aqui boa sahida. Os de exportação são bem em particular panos da Silésia e Vestfália, cobre ensacado em panno portas, ladrilhos da Rússia...[513]

---

[511] ASTRID, Peterson. Zukerhandel in Hamburg. Von den Anfangen bis zum Ende der Kontinentalsperre. **Hamburg Wirtschafts-chronik**, Neue Folge, v. 1, p. 55, 2001.

[512] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[513] Cartas Manuscritas por João Gabe, comerciante português em Hamburgo, enviada para Antônio de Araújo Azevedo, Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Comendador da Ordem de Cristo no Rio

A posição dominante de Hamburgo, na elaboração européia de açúcar e na comercialização do mesmo, para as várias praças comerciais européias, demonstra-se claramente em comparação com os Países Baixos, que em Amsterdã havia, em 1750, por volta de 90 refinarias de açúcar e em Roterdã, neste mesmo ano, 30 refinarias;[514] enquanto que em Hamburgo, como vimos, havia 300 refinarias. As pequenas oficinas dos diversos setores dessa "Nova Economia" pré-moderna, segundo várias pesquisas,[515] com freqüência posicionavam-se por fora das ordens corporativas tradicionais e ao mesmo tempo foram os primeiros responsáveis pela introdução, em Hamburgo, das mais modernas técnicas. Essas oficinas eram compostas por marinheiros, estampadores de chita e servos cozedores de açúcar, pessoas de pouca importância na escala social.[516] Ou seja, não participavam das grandes e tradicionais corporações, mas, sim, pertenciam à plebe.[517] Normalmente, segundo Baasch, comercializava-se o açúcar fornecido por consignação e comissão.[518] Com freqüência, ele era pago após meses, durante seu preparo, nas muitas pequenas refinarias de açúcar hanseáticas.[519] Dessa maneira, funcionava este ramo da manufatura e do comércio hamburguês, no século 18 e início do século 19, com suas usinas de açúcar contadas às centenas e os nela atuantes, na maior parte trabalhadores assalariados imigrantes.[520] Para

---

de Janeiro. Hamburgo, aos 30 de agosto de 1808. **Documento manuscrito em italiano original, arquivo do Conde da Barca. Correspondência Recebida**. Documento 5.7. Universidade do Minho, Portugal.

[514] ISRAEL, Jonathan. **Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740**. Oxford, 1989. p. 265.

[515] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 164.

[516] Ibid.

[517] Assim deve-se registrar este ramo, em Hamburgo do século 18, com suas usinas de açúcar contadas às centenas e os nela atuantes, na maior parte trabalhadores assalariados imigrantes. Em parte, sua economia, à época, é comparável aos empreiteiros e subempreiteiros da indústria maquiladora mexicana ou com muitos produtores têxteis asiáticos que, sem espaço próprio, trabalham com empreiteiro e subempreiteiros para multinacionais hoje em dia. Os fatores de localização tomaram-na centro da indústria preparadora como tipificado na periferia em Sinne Wallersteins. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 229.

[518] BAASCH. Ernest. **Die Handelskammer zu Hamburg**. Hamburg, 1915. p. 224

[519] Ibid.

[520] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 224.

Wallerstein, as condições geográficas de Hamburgo o tornam centro da indústria preparadora de manufaturas destinadas à redistribuição na Europa.[521]

Hamburgo tinha também importante papel no comércio de madeira, neste caso devido, especialmente à sua situação geográfica. Nos livros de lançamento da aduana do Almirantado, constam anualmente centenas de milhares de aduelas de barril fornecidas à Espanha, preparados e exportados pelos taboeiros hamburgueses.[522] Além disso, Hamburgo efetuava comércio sob base de comissão de madeiras norueguesas e dos portos situados no Báltico.

A mola propulsora para o desenvolvimento de Hamburgo dava-se sob as auspícias da industrialização e do comércio direto no espaço transatlântico. O exemplo do comércio de açúcar esclarece que o impulso mais importante para a nova orientação nas relações comerciais hanseáticas, após as guerras de libertação, vinham da América Latina.[523] Devido à perda irrecuperável das plantações de Santo Domingo, no setor açucareiro, a França perde força.[524] O açúcar bruto, que era recebido pelas refinarias do Elba, passara a chegar principalmente do Brasil e de Cuba (que permanecia sob o domínio espanhol) e podia ser contratado diretamente desses países.[525] As colônias de plantações que se tornaram independentes mais cedo, como Venezuela e Brasil, proporcionavam um rápido deslocamento do comércio hamburguês dos antigos portos das grandes metrópoles do comércio colonial como Lisboa, Porto, Bordeaux e Cádiz, diretamente para ultramar. Estes países, agora auto-

---

[521] WALLERSTEIN, Immanuel. **The Modern World System**. Bd, 3. The Second Era of Great expansion of the Capitalist world-Economy, 1730-1840. San Diego, 1988. p. 87.

[522] **Admiralitatskollegium**, 371-372, F6, Bn. 18; SCHNEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001; KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 25.

[523] AHRENS, Gerhard. Von der Franzosenzeit bis zur Verabschiedung der neuen Verfassung 1806-1860. In: LOOSE, Hans-Dieter (Hrsg.). **Hamburg Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner**. Bd. 1. Von den Anfangen bis zur Reichsgründung. Hamburg, 1982. p. 444.

[524] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

regidos, não eram capazes de abastecer seus mercados com suas próprias manufaturas e produtos industrializados, assim proporcionando, igualmente, o comércio de exportação hamburguesa para os jovens países, além do ótimo e lucrativo comércio de importação e reexportação dos produtos transatlânticos.[526]

De 1827 a 1861, Hamburgo assinou no total 14 tratados comerciais com nações ultramarinas, sete deles com Estados latino-americanos.[527]

---

[525] PETERSON, Astrid. Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834. Entwicklung und Struktur zweier wichtiger Hamburger Wirtschaftzweige des vorindustriellen Zeitalters. Stuttgart. VSWG. 1998. p. 97.

[526] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Ilmo Exmo Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo aos 17 de março de 1832. com a observação. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1924-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[527] WEBER, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München. Beck. 2004. p 230.

1.4 O COMÉRCIO HAMBURGUÊS NA ECONOMIA DO ATLÂNTICO, ENTRE FINS DO SÉCULO 18 E INÍCIOS DO SÉCULO 19

O grande significado do comércio latino-americano está profundamente gravado na consciência hamburguesa. Hamburgo foi o mais importante ponto de transbordo das mercadorias da América Latina para a Alemanha e também para toda Europa. As relações comerciais com a América Latina são prazerosamente citadas com superlativos e estão presentes na memória coletiva como história de sucesso e passado glorioso das relações comerciais.[528]

A economia do início do século 19 ainda se diferencia fortemente de um moderno mercado internacional, apresentando mínimas mudanças em comparação aos séculos passados.[529] Na economia, as perspectivas nacionais preponderam em confronto às internacionais, fato que apresenta mudanças somente no percurso desse século. A maior parte das economias nacionais do Ocidente não estava ainda integrada ao mercado mundial. Esse processo de integração na economia global de mercado se deu anos mais tarde, com quase todas as nações e alguns fatores que contribuíram para esse desenvolvimento, as inovações técnicas; a formação de grandes concentrações de capital; o desenvolvimento de sistemas eficientes de distribuição de mercadorias e crescimento da população mundial; o descobrimento e a exploração de novas fontes de matérias-primas, assim como modificações dos sistemas políticos, proporcionando políticas comerciais liberais.

Como continente mais desenvolvido economicamente, a Europa do século 19 tornou-se também o centro do comércio internacional, constituindo cerca 80% do comércio intra-

---

[528] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 16.
[529] Ibid., p. 17.

europeu, por volta de 1800.[530] No curso do século, a rápida industrialização levou à busca de mercados no ultramar em que os produtos europeus pudessem ser colocados e simultaneamente elevam-se as necessidades de importação de matéria-prima para a indústria nascente e de víveres para a alimentação da crescente população no Velho Mundo. Simplificadamente, o principal comércio atlântico seria computado como exportação de produtos manufaturados e importação de matéria prima e víveres.[531]

Na segunda metade do século 19, algumas inovações começaram a aproximar estreitamente as diversas partes do mundo. Com a revolução em logística e comunicação, as estradas de ferro começaram a ligar estradas produtoras do interior aos portos; os navios puderam transportar mais rápido maiores quantidades de mercadorias; a navegação a vapor possibilitou uma comunicação postal regular e a telegrafia acelerou o fluxo de informações. Os custos de transportes foram caindo com essas inovações, possibilitando o comércio também com regiões e produtos periféricos, tornando rentáveis os que até aí não o eram.[532] As pesquisas até aqui realizadas em relação ao comércio transatlântico nos mostram como este espaço começou a se enredar cada vez mais num sistema em que os comerciantes de pensamento supranacional, agindo individualmente com redes operacionais, ambas pertencentes à família e correspondentes estrangeiros, escaparam do comércio limitado.[533]

---

[530] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 15.

[531] FISCHER, Lewis R.; NORDVIK, Helge W. Maritime Transportand the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914. In: FISCHER, Wolfram; MCINNIS, R. Marvin; SCHNEIDER, Jürgen (Hrsgs.). The Emergence of a World Economy 1500-1914. **Papers of the IX International Congress of Economic History**, Part II: 1850-1914 (Beiträge zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte, Bd. 33, II), p. 361-370; VOGT, 2003, loc. cit.

[532] MCINNIS, R. Marvin. The Emergence of a World Economy in the Latter Half of the Nineteenth Century. In: FISCHER, Wolfram; MCINNIS, R. Marvin; SCHNEIDER, Jürgen (Hrsgs.). The Emergence of a World Economy 1500-1914. **Papers of the IX International Congress of Economic History**, Part II: 1850-1914 (Beiträge zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte, Bd. 33, II), p.367.

[533] SCHNURMANN, Claudia Europa trifft Amerika . Atlantiche Wirtschaft in der Frühen Neuzeit 1492-1783, Frankfurt a. M. 1998 (Eropäische Geschichte), p. 26-28.

Uma série de fatores, como localização geográfica, era fundamental na participação do comércio transatlântico, pois os europeus normalmente ponderavam contrapor os perigos das viagens marítimas transatlânticas à América. Na verdade, o mercador precisava ser atlanticano para poder utilizar o Atlântico como espaço de tráfico e via de transporte e como também meio de comunicação.[534] As viagens marítimas dependiam dos respectivos navios, instrumentos, conhecimento para superar as viagens transatlânticas e poder aumentar seu número de navios. Outro fator muito importante que não se pode deixar de mencionar era encontrar pessoas que desejassem estabelecer-se no Novo Mundo.[535]

Dentro do sistema atlântico, as Américas ibérica e caribenha configuram-se como mercado especialmente interessante, em função de sua densidade demográfica, de suas jazidas de metais nobres e da crescente procura européia de produtos como cacau, tabaco, açúcar, plantas medicinais, couros e corantes. Certamente, era difícil fixar-se num espaço econômico de cunho multinacional desde o século 18, principalmente para os mercadores alemães, carentes de colônias próprias.[536] Novas pesquisas demonstram que, no século 19, os mercadores estrangeiros dominavam o mercado internacional em quase toda a América Latina. A influencia econômica e política desses mercadores era certamente muito maior do que até aqui se considerava.[537]

Enquanto os Estados nacionais europeus procuravam consolidar suas colônias além-mar, o antigo Império Alemão mantinha-se isolado, ausente do processo de expansão marítima realizado pelos países litorâneos da Europa.[538] Segundo Weber, as pequenas regiões

---

[534] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 20.

[535] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 37.

[536] VOGT, op. cit., p. 21.

[537] RIDINGS, Eugene. Foreign Predominance among Overseas Traders in Nineteenth-Century Latin-America. Latin American Research Review, v. 20, n. 2, p. 27, 1985.

[538] Seus príncipes, voltados para interesses pessoais e locais, não pretendiam empreender conquistas coloniais transatlânticas, delegando as funções mercantis às poucas cidades hanseáticas que sobreviveram às inúmeras

alemãs não estariam em condições de suportar as cargas logística, administrativa e militar exigidas por uma política colonial. O mesmo afirma Leibniz, para quem seria muito mais viável e seguro o abastecimento do império através da Holanda: "O abastecimento da região do império com artigos coloniais seria muito mais simples e seguro a partir de Amsterdã. A Holanda forneceria imediatamente ao Império quer fosse de Ostivar ou portos marítimos."[539] De qualquer maneira, independentemente da política que fosse adotada, fazia-se necessário estabelecer um mercado dentro da região alemã para as mercadorias, de forma a financiar a importação de caros produtos e ainda mercados para reexportá-las.[540]

Os assentamentos coloniais espanhóis possuíam possibilidade de financiar os altos custos da segurança militar e os investimentos para a manutenção da colônia graças à exploração das jazidas de prata no México e Peru. Quanto às colônias agrícolas, ou seja, as desenvolvidas no Brasil, nas colônias holandesas, inglesas e francesas no Caribe posteriormente estabelecidas, requeriam investimentos, principalmente aquisição de mão-de-obra escrava e investimentos em engenhos de açúcar,[541] cuja extensão subrepujava as comparativamente modestas possibilidades das cortes alemãs.[542]

---

guerras daquele período. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 35

[539] LEIBNIZ, Gottfried Wilhelm (Hrsg.). **Sämtliche Schriften und Briefe**. von Zentralinstitut für Philosophie an der Akademie der Wissenschaften der DDR. Reihe 4. Bd. 1. Berlin, 1983. p. 168; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p . 37.

[540] Ibid.

[541] Cf. FERLINI, Vera. **Terra, Trabalho e Poder**: o mundo dos Engenhos no Nordeste Colonial. Bauru, SP: EDUSC, 2003. p. 135-180.

[542] Havia, à época, em outras maiores ou menores, cortes alemãs, projetos para colonização das faixas litorâneas africanas e americanas, ou de ilhas, seja na Bavária, no Hesse, na Brandenburgo-Prússia ou no principado teuto-báltico. Por trás disso, aparece a necessidade nas cortes do consumo de mercadorias exóticas e prestigiosas como café, cacau, chá ou tabaco. Para outros, devia-se reforçar o poder econômico das próprias regiões, bem como através do acesso direto às matérias-primas, por exemplo, algodão e pigmentos para a manufatura têxtil, assim também através do lucro comercial da reexportação às nações vizinhas . WEBER, 2004, loc. cit.

Entretanto, as Europas Ocidental e Central viveram, no século 18, um poderoso primeiro impulso de desenvolvimento para uma sociedade de consumo pré-moderna,[543] expandindo-se especialmente os setores industriais mais jovens, baseados na economia colonial, que gozavam de pouca cobertura das necessidades básicas imediatas e tinham carência bastante distantes das mesmas.[544] Em algumas cidades, o comércio com os artigos ultramarinos muito cedo escapava do controle das corporações de merceeiros e das guildas de comerciantes, como por exemplo em Altenburgo, onde empobrecem os ofícios, desde 1700, que comerciavam com especiarias, arroz, açúcar, café e azeite, isto com a devida licença principesca expressa.[545] Sem dúvida, os artigos coloniais, ao lado do vestuário, pelo menos exteriorizavam atributos do bem-estar e posição social elevada, atingindo lenta, mas continuamente, uma parcela crescente da população européia. [546]

O comércio atacadista de produtos, como estimulantes exóticos, freqüentemente foi operado pelos empresários que estavam também engajados na industria têxtil.[547] Comerciam como os negociantes de produtos coloniais, que abriram interessante fontes de abastecimento para café e açúcar em Bordeaux, Amsterdã e, mais tarde, em Liverpool, estabelecendo juntamente um acesso para o pigmento índigo e cochonilha, que eram empregados em suas próprias estamparias de chita. Os "despachantes" importavam não somente produtos coloniais, mas também operavam, desde os anos 1750, uma fábrica de tabaco; produziam café

---

[543] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 15.

[544] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 13-36.

[545] Após o fim da Guerra dos Sete Anos, os preços naufragaram e o fenômeno limitou-se não mais às cidades. Uma camada de pequenos comerciantes regionais de artigos coloniais ou "merceeiros regionais" agora se manifestava "sem fundamento e passavam à venda de café" alcançando nesse, entretanto, aldeias afastadas. LUDWIG. Jörg. **Amerikanische kolonialwaren in Sachsen 1700-1850**. Leipzig 1998. p. 49.

[546] BORCHARDT, Knut. **Wachstum Krisen, Handlungsspiebaüme der Wirtschaftspolitik**. Studien zur Wirtschaflsgeschichte de 14 lend 20. Jahrhundert, 1977. p. 18; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 101.

[547] Ibid., p. 37.

torrado e chocolate e participavam de uma refinaria de açúcar nas proximidade de Praga.[548] O negociante de tela de linho Sperling conseguiu, na cidade boêmia de Nachod, uma refinaria de açúcar e obteve, como cliente do açúcar português, uma licença especial de exportação de linho para Portugal.[549] A casa bancária mercantil Oberwexer de Augsburgo operou, desde os anos 1750, uma estamparia própria de chita em Bregenz, junto ao lago de Constança, Suíça, e instalou, a partir de 1777, através de Amsterdã, um negócio de trocas por produtos coloniais de Curaçao.[550] Também na Vestfália ampliou-se a elaboração da indústria de tabaco, primeiro na região de linho e lã; os mercadores de fora tomavam o linho como pagamento parcial do tabaco.[551] Esta ligação do comércio atacadista e das fábricas ocorria livremente nas cidades portuárias – como Altona –, onde os mercadores operavam fábricas de tabaco e rapé e manufaturas de chita e tinturarias têxteis.[552]

O cruzamento das fábricas proto-industriais com o comércio de produtos coloniais era de tal dimensão em nível de importância, que os despachantes penhoravam seus tecidos contra café e açúcar.[553] As manufaturas têxteis na Oberlausite e na Silésia eram orientadas para a exportação atlântica; ali, elas foram já instaladas sob uma perspectiva atlântica, enquanto Polônia, Hungria, ou Rússia eram mercados eventualmente considerados.[554]

Porém, independentemente de tais inter-relações, formava-se nas regiões fabris exportadoras uma íntima ligação entre as correntes de importação e exportação, que eram exatamente as camadas dos fiandeiros e tecelões de linho interligados, que, na época, eram

---

[548] WAGNER, Hans. **Die Handlung Abraham Dürninguer & Co. in Herrnhut in den Jahren 1747-1833**. Herrnhut. 1934. p. 70.
[549] SALZ, Arthur. **Geschichte der Böhmischen Industrie in der Neuzeit**. München-Leipzig, 1913. p. 392.
[550] ZORN, Wolfgang. Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert. **Jahrbücher für Nationalökonomieund Stätistik**, v. 173, p. 435, 1961.
[551] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 43.
[552] Ibid.
[553] BROCKSTEDT, Jürgen. **Die Schleswig und Hadelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika, 1815-1848**. Forschungen zur internacionalen Sozial-und Wirschaftsgeschichte. Bd. 10. Kölon-Wien, 1975. p. 176.

denominados "fabricantes", tornando-se sujeitos aos mercadores despachantes e representantes autorizados, devido à demanda e a tendência à ociosidade.[555]

O prestígio proveniente do consumo de luxo adquire não somente na Europa, um importante papel na figuração de novos mercados. O fenômeno era igualmente observável nas colônias ultramarinas, onde não são os produtos coloniais que proporcionam prestígios, ou seja, os próprios produtos como açúcar, café ou tabaco, mas as mercadorias européias visadas por seus mercadores, cujos produtos eram: véus e bordados de Flandres e da Silésia; artigos de seda de Lion e Krefeld, vindos da Andaluzia e Bordeaux; aguardente da Catalunha e de Chavante; linho fino da Vestfália; cristais e espelhos da Boêmia e outros.[556]

Não podemos deixar de voltar o olhar tanto sobre a Europa, fornecedora de manufaturas para o ultramar e consumidora dos produtos ultramarinos, quanto ao espaço atlântico, fornecedor de matéria-prima e consumidor de produtos manufaturados europeus. A manufatura de exportação espanhola sofreu forte queda nas exportações para o espaço atlântico, não somente pelo aumento das práticas aduaneiras, mas por meio das práticas comerciais dos mercadores americanos lá estabelecidos.[557]

Quanto mais amplamente um comerciante prolongava essa cadeia de formação de valor transatlântico, pressionado ocidentalmente, tanto maiores ganhos ele poderia obter. "No fornecimento de centros mineiros, como Potosi, tinham lucro nominal de até 1.000%, já na feira de Portobello, 300-400% valiam como normal".[558] Alguns mercadores silesianos ganhavam 500% nos tempos do comércio neutro quando, devido à guerra naval com a Inglaterra, foi provisoriamente legalizado o comércio direto com as colônias espanholas por

---

[554] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 53.
[555] Ibid., p . 43
[556] AIZPURU, Pilar Gonzalbo. De la penuria y el lujo em la Nueva Espanã. Siglos XVI-XVIII. **Revista de Índias**, v. 206, p. 49-75, 1996.
[557] WEBER, op. cit., p. 46.

navios neutros.[559] Essa perspectiva de ganho despertava em grande extensão para o contrabando e assim chegavam grandes quantidades de mercadorias médio-européias, por vias ilegais ao Novo Mundo.

> As manufaturas espanholas e portuguesas que, em razão do mercantilismo deviam abastecer o mercado doméstico e o das colônias, não puderam suportar a concorrência estrangeira sob estas condições. Computando-se também o contrabando que os franceses e, principalmente, os ingleses operavam no Caribe, então até 90% das importações hispano-americanas deviam ser de origem não espanhola.[560]

Com certeza, abrangia o comércio com as colônias espanholas devido ao fechamento regulamentado do tráfico e do monopólio de mercadorias, também riscos especiais que mercadores de tecidos de linho relatam lastimosamente em 1788:

> sucediam-se com o comércio espanhol, de tempo em tempo, circunstâncias de pressão, seja através da abundância de mercadorias na própria Espanha ou na América Hispânica, seja através da interrupção dos negócios devido ao atraso dos retornos delas e às decorrentes vendas demoradas e prejudiciais e ainda também através de freqüentes e amplas falências, que ocasionavam.[561]

As manufaturas espanholas, em comparação a França, Inglaterra, Alemanha, Holanda, estavam fracamente desenvolvidas, fator que favorecia muito as nações possuidoras de manufaturas e as próprias colônias: "As manufaturas espanholas estavam fracamente desenvolvidas em comparação com as regiões nordestes vizinhas, o que valia ainda mais para as próprias colônias."[562]

Na verdade, as próprias colônias montavam as intalações para desenvolver manufaturas, a exemplo das manufaturas de tecido estatal desde o século 16, especialmente

---

[558] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 46.
[559] ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 231
[560] WEBER, op. cit., p. 53.
[561] So zitiert bei. WAGNER. Dürninger in Hermhut, p. 129. In: WEBER, op. cit., p. 51.
[562] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 51.

em algumas regiões do Peru e do México, operada em grande parte por mão-de-obra recrutada não livremente, ou seja por indígenas, mestiços e escravos africanos.[563] Nesses estabelecimentos, trabalhava-se principalmente o processamento de lã da região e algodão. Os produtos destinavam-se não apenas em função das camadas mais pobres. Mas, desde o século 17, provocavam uma crescente concorrência européia.[564]Além disso, apareceram no século 18 algumas manufaturas de tecidos na região que produziam, antes de tudo, para segmentos inferiores de mercado e que se assemelhavam em muitos aspectos às proto-indústrias européias.[565]

A falta de aperfeiçoamento e investimentos nos tipos de manufaturas – devido ao método grosseiro de produção – não dava condições de serem apresentados artigos novos, coloridos, finos e mais atraentes ao mercado. Neste caso, as fazendas e os tecidos europeus sempre teriam preferência no mercado, com relação aos produtos espanhóis.[566]

Em alguns segmentos de mercado, a pouca oferta, aliada a uma considerável demanda, definia preços mais altos. A preferência das camadas altas por importados europeus, especialmente linhos alemães, prosseguiu bem adiante ao longo do século 19.[567] Em relação aos metais, não havia quase nenhuma produção própria de ferro e aço. Os equipamentos e as ferramentas domésticas e agrícolas, os apetrechos para mineração ferro para os estaleiros cubanos, tudo era importado da Europa. Mesmo as placas de cobre que revestiam os cascos de madeira dos navios de guerra desses estaleiros, curiosamente, procediam de Mansfeld.[568] Havia jazidas de cobre na América já exploradas, mas lá não se dominava os processos de

---

[563] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 51.
[564] BÜSSHGES, Christian. Crisis y Reestructuracion. **Anuário de estúdios americanos**, v. 52, p. 77, 1995.
[565] BERNECKER, Walther. **Industrie und Assenhandel**. Zur politischen Ökonomie Mexikos im 19. Jahrhundert. Saarbrückem-Fort. Lauderdale, 1987. p. 33.
[566] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 287.
[567] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 53.

purificação do minério para formar ligas e laminação de placas. O aprendizado das técnicas de fundição era na Alemanha, onde se ensinavam todas as técnicas dos mestres fundidores das regiões de extração de cobre, situadas no Unterharz.[569] Faltavam, nos locais de achado, água e combustível, necessários a esses processos.

Outro fator importante era o nível de salário, muito alto na América; transportava-se o metal sul-americano por metade do globo terrestre para processá-lo em Marsfeld e se importava depois como chapa elaborada em Mansfeld através da Espanha.[570] Parte das necessidades americanas de artigos metalúrgicos, principalmente as ferramentas simples como manchetes, bigornas, machados e pás, podiam ser atendidas pelas fundições e forjarias da Astúria e do País Basco. Para produtos mais elaborados, como cadeados, agulhas, ferraduras, espadas, gatilhos e outros, continuava-se importando da Europa Central e Setentrional.[571] A forte posição da metalúrgica alemã só se perde quase no final do século 18, com o impulso da indústrias inglesas e escocesas.[572] Os alemães estabelecem firme ligação com fornecedores de Iserlohn, Pemscheid, Sehl e Berlim: "em 1860 encontra-se, segundo uma fonte hanseática, a importação estrangeira cerca de ¾ em mãos alemãs."[573]

A Inglaterra e a França tornaram-se importantes compradores de produtos manufaturados alemães, tendo parte destes artigos vendidos no próprio comércio colonial e outra parte nos mercados ibero-americanos.[574] A Inglaterra importava, pelo final do século 17 e pelo menos por toda a primeira metade do 18, em torno de meio milhão de libras de tela de

---

[568] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 287.
[569] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 53.
[570] POHL, 1963, loc. cit.
[571] LOPEZ , Isabel Miguel. **El comércio hispano-americano a través de Gijon, Santander y Pasajes – 1778-1795**. Valladolid, 1992. p. 114.
[572] WEBER, 2004, loc. cit.
[573] BERNECKER, Walther L. **Die Handelskonquistadoren**. Europäische Interessen und mexikanicher Staat im 19. Jahrhundert. Stuttgart: Wiesbaden, 1988. p.746.
[574] WEBER, 2004, loc. cit.

linho, em sua maior parte reexportada para ultramar.[575] Nas colônias inglesas, foram abafados começos de desenvolvimento de manufaturas dignos de menção pelo alto nível de salários e carência de mão-de-obra. Como na América Espanhola, a produção têxtil da Nova Inglaterra destinava-se toda, e quando muito, aos mercados regionais.[576] Porém, o linho alemão importado através de Londres, não era destinado somente à Nova Inglaterra, mas aos mercadores hispano-americanos, que o adquiriram, até ainda no século 19, das ilhas britânicas, dos mercadores da Jamaica, St. Kitts e Trinidad ou nos portos livres de St. Thomás, St. Vincent ou St. Lucia.[577]

O percentual de exportação dos produtos de linho, entre 1748 e 1790, somava os linhos da Silésia, um montante em torno de de 75%; da Boêmia, nos anos 1790, cerca de 50%.[578] O fato de se estabelecer o peso de prata hispano-americano como padrão regional na Silésia, ao final do século 18,[579] demonstra a importância dos mercados hispânicos para a manufatura têxtil daquela cidade; fator igualmente válido para as demais regiões alemãs sobre o comércio de linho hessense: "esses comércios foram o "principal canal através do qual fluem à nossa caixa o ouro e a prata espanhóis."[580]

O banqueiro e atacadista Polikcarpo Saenz de Tejada Hermoso reclamava que as necessidades têxteis da Espanha eram atendidas quase totalmente pela Alemanha, enquanto a anteriormente significativa manufatura de tecidos de Segóvia tinha ainda só um cliente: o rei. O ouro e a prata eram os produtos de exportação mais importante, embora não os únicos, com

---

575 NEWMAN, Karin. **Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eigteenth Centuries**. London, 1979. p. 1998.
576 WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 54.
577 Ibid.
578 ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 460.
579 KOSSOK, Die. Bedeutung des spanisch-amerikanischen Kolonialmarktes für den preusischen Leinwandhandel am Ausgang des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. In: HEITZ, Gerhard; UNGER, Manfred (Hrsg.). **HansischeStudien**. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburrstag. Berlin, 1961. p. 214.
580 KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 86.

que a Espanha e suas colônias podiam pagar as importações. Seguiam-se cacau, cochonilha, açúcar, índigo, peles e couros bovinos, tabaco e artigos medicinais, como quina. Especialmente a partir dos anos 1780, o açúcar e o cultivo do índigo foram elevadamente intensificados; em comparação com o período de 1779, aumentaram três e meia e cinco vezes.[581]

Para Zimmermann, os produtos estrangeiros não eram tão disseminados na França e em sua colônias quanto no domínio espanhol, principalmente devido ao melhor desenvolvimento da economia manufatureira francesa, sendo neste setor a França praticamente auto-suficiente.[582] O açúcar francês dominou, até o fim do Antigo Regime, os mercados europeus, o que se deve principalmente aos melhores solos da ilhas francesas.[583] A produção de açúcar mascavado da França, além da estimada qualidade, era bem mais elevada do que do seu mais próximo concorrente, a Inglaterra. O percentual de reexportação era igualmente mais elevado, atingindo 60 a 70% acima da reexportação inglesa.[584]

O balanço comercial dos portos marítimos alemães, especialmente Hamburgo, com a França, era então sempre negativo, enquanto que com a Espanha, era confortavelmente positivo.[585] Esta situação alterou-se pela primeira vez no curso das confusões da Revolução

---

[581] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 55.

[582] ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 70. Acresce-se a isto que a França não estabeleceu nenhum assentamento colonial com população numerosa, cuja própria produção pudesse atuar como fator de aquisições. Os grandes, porém, escassamente povoados territórios do Canadá e da Luisiana e a maior parte dos assentamentos na Índia, estavam, em 1763, submetidos à Inglaterra pela derrota francesa na Guerra dos Sete Anos. Assim, os franceses concentraram seu engajamento ainda mais fortemente nas colônias de plantações muito produtivas do Caribe, cujos produtos fluíam em contracorrente direto para a Europa KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 86; WEBER, op. cit., p. 55.

[583] CROUZET, François. Angleterre et France aux XVIII, siècle. Essay d'analyse de deux croissances économiques. **Annales E.S.C.**, v. 21, p. 263, 1966.

[584] STEIN, Rober-Luis.**The French Sugar Business in the eighteenth century**. Baton Rouge, 1988. p. 99.

[585] WEBER, 2004, loc. cit.

Francesa e das guerras continentais. Como conseqüência, a economia atlântica da França colonial passou a absorver consideráveis quantidades dos artigos manufaturados alemães.[586]

> Neste caso, pode-se apenas reconstituir em quais regiões esses artigos encontravam seu consumidor final. Enquanto na Espanha também o mercado interno absorvia uma parte expressiva das importações, elas deviam, no mercado francês em medida muito mais forte, serem destinadas à reexportação para a Espanha, para a Ibero América, às colônias francesas e à África.[587]

Como as outras potências coloniais, a França tinha seu mercado direto com as colônias operado por seus próprios mercadores. A Espanha não tinha no mercado atlântico francês nenhum tráfego de frotas regulamentado, ainda que nem todos os portos da metrópole fossem permitidos para o tráfego com as colônias. O *Droit de L'Exclusif*, que vedava aos estrangeiros o comércio direto, dirigia tais mercadorias principalmente para Bordeaux, que foi o primeiro local de transbordo dos produtos das plantações caribenhas e para Nantes, onde se concentravam o capital e a frota do comércio francês de escravos.[588] Não se pode deixar de mencionar o conglomerado Ruão-Lettavre, na foz do Sena, e o de Baiena, na Biscaia, que eram de grande significação pelo fato de serem portos livres, atrando grandes quantidades de telas de linho alemãs, de onde eram reexportados principalmente para o espaço econômico espanhol.[589]

Os compradores alemães de mercadorias coloniais abasteciam-se em todos esses portos. A oferta continuamente crescente tornou a França, na primeira metade do século 18, o

---

[586] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[587] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 56.

[588] TARRADE, Jean. **Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien regime, l'évolution du regime de l'Exclusif de 1763- 1789**. Paris, 1972. p. 84.

[589] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 126.

mais importante fornecedor desses produtos para os mercados alemães.[590] As relativamente pequenas colônias insulares francesas, de onde vinham tais mercadorias, não podiam por si só consumir grandes quantidades dos produtos manufaturados europeus, por serem pouco povoadas, enquanto a população das regiões espanholas, na América, eram sempre comutadas em milhões.[591]

Em suas viagens diretas ao Caribe francês, os navios franceses carregavam as mercadorias européias não somente para as necessidades das próprias colônias, mas para o comércio na região espanhola. Enquanto o comércio com os demais europeus no Caribe era proibido aos franceses, era permitido expressamente com os espanhóis, sendo então este o único caminho às ilhas francesas obterem a moeda indispensável à sua economia.[592] Em outras palavras, significava que tinha origem, nesta época, o contrabando, já que tal intercâmbio era proibido pelo lado espanhol.[593]

---

[590] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo; KELLENBENZ, Hermann. Ausenhandel, Der Deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. Referat der ersten Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte in Mainz. **Forschungen zur Sozial-und Wirtschaftsgeschichte**. Stuttgart, Bd. 8, p. 30, 1964; KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 24; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 56.

[591] Viviam no Caribe francês, por volta de 1660, somente dez mil pessoas, em grande parte ainda franceses, isto é, trabalhadores dependentes de contrato, que começaram a ser substituídos nas décadas seguintes por escravos africanos. Com a organização da economia de plantações, elevou-se continuamente o número da população das Antilhas francesas. Nos anos 1689, já eram 50 mil e, até 1789, contavam-se por volta de 730 mil, dos quais aproximadamente 650 mil eram escravos de origem africana. Isto corresponde a uma participação de quase 88% da população. Uma dispersa minoria de população indígena, que sobreviveu ao domínio espanhol, foi exterminada no curso da ocupação francesa na segunda metade do século 17. Para comparação: no Canadá francês, o número de colonos nunca ultrapassou dez mil. A população e a economia das demais ilhas de plantação ocupadas por ingleses, holandeses ou dinamarqueses eram muito similarmente estruturadas como as Antilhas francesas. Relativamente a seu tamanho, essas ilhas eram ainda muito menos povoadas e também suas plantações tinham, pelo menos até a revolução Francesa, nenhuma significação comparativa. Só na ilha principal francesa de San Domingo concentrava-se cerca da metade do potencial econômico total do Caribe. Sua necessidade de mão-de-obra estabeleceu um mercado especial para mercadorias européias: linho silesiano, cutelaria de Solinge e de Remscheid seguiam através da Nantes e outros portos por navios franceses para a África, para serem trocados por escravos para San Domingos, Martinica e Guadalupe. WEBER, op. cit., p. 57.

[592] Ibid.

[593] BUTEL, Paul. **Les Négociants bordelaise, L'Europe et les îles au 18 siècle**. Paris, 1974. p. 30; VIGNOLS, Leon; SÉE, Henry. **La fin du commerce interlope dans l'Amérique**, v. p. 300, 1925; WEBER, Klaus.

Segundo Kellenbenz, esta prática prosseguiu até a decadência da presença francesa no Caribe, passando desapercebido desde 1733, com a aliança bourbônica entre Espanha e França. Tal procedimento corresponde, em parte, ao padrão de todo o mercado de contrabando no Caribe, como foi também operado nas pequenas ilhas não francesas: "Os ingleses impunham-no aos franceses e espanhóis; os holandeses sobre os mercados ingleses e espanhóis; os dinamarqueses finalmente abriram suas ilhas como portos livres."[594] Com certeza, nas regiões espanholas, o contrabando deve ter sido lucrativo, cujos habitantes por tal meio escapavam aos preços elevados do monopólio espanhol.[595]

Pietschamann afirma que Hamburgo não participava do comércio ilícito dos Estados ibéricos do Ocidente europeu, ao menos não diretamente, pois os hanseáticos não possuíam pontos de apoio próprios no Caribe, motivo que facilitaria o contrabando, como também procuravam evitar complicações diplomáticas com as metrópoles. Mas em todo caso, Santo Thomás era utilizado pelos hanseáticos como centro de contrabando.[596]

Após esboçarmos o desenvolvimento atlântico, voltaremos nossa atenção a Hamburgo e suas atividades comerciais atlânticas, nosso principal objeto de estudo.

Hamburgo sempre foi uma estação de trânsito para mercadorias estrangeiras, do ultramar ao Hinterland e desse ao ultramar. Ou seja, prepoderantemente, sempre foi uma cidade mercantil e a indústria que se desenvolvia era fruto do comércio, de fretes, e das matérias-primas importadas ou exportadas. É nesse contexto que se compreendem as relações de Hamburgo com o ultramar:

Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 57.

[594] KELLENBENZ, Hermann. St. Thomas, Treffpunkt des karibischen Handels. In: STEGER, Hanns-Albert; SCHNEIDER, Jürgen (Hrsgs.). **Karibik**. Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte (Lateinamerika-Studien,11). München, 1982. p. 135; TARRADE, Jean. **Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien regime, l'évolution du regime de l'Exclusif de 1763- 1789**. Paris, 1972. p. 97.

[595] WEBER, op. cit., p. 58.

> Em nosso comércio com a República de Hamburgo, em outras épocas, fomos sempre credores a esta Praça sem embargos dos grandes valores que nos introduzia em gêneros cereais e fazendas de linho com que abastecemos o Brasil e a África, porque nos levava então as avultadas somas, sendo a maior parte de efeitos da América, que fazia grandes depósitos para o fornecimento da Alemanha, Suécia, Prússia, Báltico e de outras Nações do Norte, que concorriam ao nosso mercado franco.[597]

Os motivos que impulsionavam os mercadores hanseáticos do século 19 à navegação no ultramar eram puramente por razões econômicas e, eventualmente, o espírito de aventura.[598] Precisava-se principalmente de capital para financiamento de expansão; fatores políticos favoráveis, como a posição de Hamburgo na estrutura das potências da Europa e na constelação da política externa além da política de portos livres com Holanda e Dinamarca, foram especialmente importantes para poder propiciar êxito no comércio transatlântico de Hamburgo.[599]

Apesar dessas dificuldades, durante as guerras de independência latino-americanas, e parcialmente antes desses eventos, houve um rápido avanço nas negociações alemãs nos mercados coloniais até ali fechado.[600] Bem cedo, tornou-se sensível sua presença no Atlântico. Enquanto alguns dos empreendimentos hanseáticos apresentam êxito desde o início, outros configuravam os fundamentos para atuação global das famílias, de empresários que, mais tarde, se tornariam empresas atacadistas alemãs de sucesso e que cunharam, no século 19, condições infra-estruturais do mercado mundial.[601]

---

[596] PIETSCHAMANN, Horst. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX, In: **Primer congresso internacional de Historia Econômica y social dela Cuenca Del Caribe 1763-1898**. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1992. p. 458.
[597]**BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[598] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 20.
[599] BERNECKER, Walther L. **Die Handelskonquistadoren**. Europäische Interessen und mexikanicher Staat im 19. Jahrhundert. Stuttgart: Wiesbaden, 1988. p. 44.
[600] VOGT, op. cit., p. 21.
[601] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 21.

Os mercadores e armadores hamburgueses atuavam, geralmente, nas navegações internacionais. De um lado, estendia-se o aspecto da Linha-Hamburgo-América, que em 1900 era a maior companhia de navegação a vapor do mundo; por outro lado, a navegação à vela era levada adiante com grande êxito, na qual atuou a família Wappäus, preponderantemente envolvida no comércio caribenho.[602]

As ilhas indo-ocidentais compreendem cerca de 50 ilhas maiores, que podem ser ordenadas geograficamente em quatro grupos: o primeiro, as Bahamas, com mais de 700 ilhas; do grupo das Grandes Antilhas pertencem Cuba e Hispaniola ou, Haiti, compostas de República Dominicana e Haiti Porto Rico e Jamaica; as Pequenas Antilhas formam duas cadeias paralelas de ilhas, onde se contam Guadalupe, Martinica, St. Kitts, Monte Serral, San Vincente, Antígua e Barbados; o último grupo compõe-se das ilhas sul-americanas próxima à costa: Aruba, Bonaire, Curaçao, Trinidad e Tobago.[603]

A economia caribenha teve significado destacado entre os séculos 16-17; a riqueza acumulada pela Europa e América do Norte foi constituída através do comércio caribenho com escravos, açúcar, melaço, rum, piche, carne salgada e trigo, levando a considerável desenvolvimento dessa região, junto com a expansão para a África e Ásia.[604]

Está claro que, ao longo dos séculos anteriores e até hoje, os Estados alemães nunca desempenharam qualquer papel essencial na política do Caribe. Todavia, a política desses Estados, no século 19, por seu lado, influenciou esta região. Estes precisavam, embrenhados

---

[602] Uma das razões para tal, era o destacado significado econômico das regiões no Atlântico, como o Caribe, que era e é um espaço geográfico fortemente diversificado cultural e politicamente, percebido fortemente nas inúmeras denominações da região: Antilhas, Índias Ocidentais, Caribe e Mar dos Caraíbas. Essa cadeia de conceitos de identificação, restrições, extensões e localizações é elucidativa porque, na visão de suas respectivas metrópoles, torna-se visível a valorização das ilhas e faixas estreitas, muda constantemente quanto à importância dessa utilidade. Periculosidade e interesse um problema especial da definição e limitação do Caribe situa-se na abrangência dos espaços continentais caribenhos. Desde o século 18 e até o começo das recentes propostas de integração, as relações de troca entre os espaços continentais e as ilhas perderam sua intensidade. Ibid.

[603] BLOUET, Brian. W.; BLOUET, Olwyn M. **Latin America and the Caribbean**. A Systematic and Regional survey. New York, 1993. p. 284.

no sistema de alianças europeu, ter em vista o comércio com o Caribe entremeado aos interesses comerciais de seus aliados e aos seus próprios. A repressão das grandes potências sobre essa região conformava o pano de fundo para o comércio hamburguês no negócio transatlântico. Em geral, as relações dos alemães com a América, desde os tempos antigos dos Descobrimentos, foi cunhada por distanciamentos e desconhecimentos, o que é valido também para o espaço caribenho. Só a partir da independência da América, tanto dos anglo-saxões como das ibéricas, intensificou-se o encontro teuto-americano,[605] que já tivera anteriormente seu começo. Conforme Pietschmann, os espaços atlânticos e o âmbito da região colonial foram de maior liberdade para europeus, no curso da disciplinação religiosa e social, e bem antes do advento dos modernos pensamentos liberadores. Por isso, o âmbito da região atlântica ofereceu maiores possibilidades de desdobramentos aos indivíduos do que outras regiões do Velho Mundo.[606] Este seria um possível esclarecimento para o êxito do estabelecimento dos mercadores hanseáticos no espaço caribenho, muito antes da conclusão de tratados comerciais, oficiais.

1.4.1 REDIRECIONAMENTO DAS RELAÇÕES COMERCIAIS ULTRAMARINAS HAMBURGUESAS

Os primeiros passos de uma liberação do comércio colonial, através da Dinamarca, França e Espanha, nos anos 1760, possibilitaram uma mudança e a intensificação das relações

---

[604] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 23.

[605] KLEINMANN, Hans-Otto. **Die deutschen Staaten und die Unabhängigkeit Lateinamerikas. In: BECKER, Felix et al. Iberiche Welten**. Festschrift zum 65. Geburtstag von Günther Kahle, köln-Weimar-Wien 1994. Lateinamerikanische Forschungen, Beihefte zum JblA, Bd. 22, p. 117.

[606] Era possível que existisse, no século 18, comércio direto entre Hamburgo e as colônias ibéricas. Por conta das situações políticas, os produtos deveriam passar pelas metrópoles, como Espanha, Portugal, França e Inglaterra, Dinamarca. Os comerciantes hanseáticos procuravam contatos com as casas de comércio espanholas e portuguesas e com firmes colônias da América Latina. PIETSCHAMANN, Horst. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX, In: **Primer congresso internacional de Historia Econômica y social**

comerciais entre Hamburgo, as Índias Orientais e a América do Sul, pois Hamburgo pôde estabelecer vínculos comerciais diretos com essas regiões, vínculos que pré-existiam indiretamente.[607] Entre 1765 e 1767, segundo Baasch aportavam em Hamburgo seis navios por ano, procedentes das Índias Ocidentais; as importações, por exemplo, de produtos franco-indo-ocidentais em Hamburgo crescem tanto, por volta de 1770, que, apenas através da França, passavam para o Elba cerca de 25 mil marcos bancários de café e 25 mil barris de açúcar.[608] Não podemos deixar de mencionar que as importações da França, em 1769, eram promovidam por contratos comerciais fechados entre França e Hamburgo.[609] Uma ruptura significativa, a seguir, do comércio direto regular e volumoso de Hamburgo com as Índias Orientais e a América do Sul deu-se nos anos 1780, com a chegada dos compradores hamburgueses. No decurso da guerra de independência americana e com a guerra naval na Europa,[610] a França liberou o comércio com suas colônias americanas aos paiíses neutros, entre eles Hamburgo. Além disso, depois de 1780, ano em que os holandeses como passaram a ser sensivelmente perturbados pelos corsários ingleses, parte desse comércio foi absorvido pelos hamburgueses.[611] A Inglaterra restringiu a ação de seus corsários contra os países

---

dela Cuenca Del Caribe 1763-1898. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1992. p. 458.

[607] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 20.

[608] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 34; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[609] HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd. Hamburg: Maschschr, 1952. p. 211.

[610] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 21 de março de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[611] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St.**

neutros[612] e sua promessa de proteção do transporte de produtos da ilha de Granada, em navios neutros, também beneficiou os hamburgueses.[613] Todas essas circunstâncias proporcionaram a Hamburgo a possibilidade, de 1780 a 1783, manter um intenso movimento comercial direto com os portos indo-ocidentais e americanos de St. Thomás, Santa Cruz, Santo Estácio, Tobago, Martinica, Granada, São Domingos e outros .[614]

O fim da guerra de independência americana provocou uma renovação das restrições ao comércio direto de Hamburgo com as Índias Ocidentais, pois a França revalidou as leis de 1669-1675, referentes a viagens a essas suas colônias, provocando uma drástica queda no comércio direto de Hamburgo.[615] Com essa repressão no comércio direto, chegaram a Hamburgo, por exemplo, em 1783, somente dez navios; em 1784, três navios; 1785 e 1786, dois navios apenas em cada ano, e, em 1788, três navios vindos da ilha dinamarquesa de Santo Thomás.[616] No final do século 18, na maior parte dos portos ibero-americanos os hanseáticos tinham seus correspondentes com quem mantinham contatos de forma indireta, por meio de sócios epanhóis e portugueses.[617]

Por meio da guerra naval dos anos 1790, o tráfico comercial neutro hamburguês-indo-ocidental volta a ser beneficiado, e Hamburgo pôde assegurar novamente parte significativa do comércio direto com as Índias Ocidentais.[618] Além disso, a Espanha, em 1797, liberou o tráfico

---

Petri kirche und nachherigen senator. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[612] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 108.

[613] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 46.

[614] SCHWEER, Walther. Hamburg- Brasilien- La Plata. Handels- und Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt. **Hamburger Übersee-Jahrbuch**, p. 23, 1929.

[615] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 50.

[616] BAASCH, op. cit., p. 15, 52, 65.

[617] KELLENBENZ, Hermann. **Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal und Spanienhandel (1590-1622)**. Hamburg: Hamburgischen Bücherei, 1954. p. 107.

[618] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 74. Após algumas expedições para o Caribe, inicia-se o tráfico direto em 1791. Tendo a Coroa espanhola afrouxado o respeito ao controle dos estrangeiros a Cuba, Porto Rico, Santo Domingo e as províncias venezuelanas, a

comercial com os portos hispano-americanos.[619] Em função disso, foi possível a Hamburgo estabelecer ligações comerciais diretas com Havana, o porto mais importante das Índias Ocidentais hispânicas e, a partir de então, em 1791, 1792 e 1796, chegaram frequentemente a Hamburgo comboios de navios procedentes de Havana.[620] O crescimento naval entre a metrópole do Elba e Havana, 1798 e 1799 pouco durou, pois a cara licença obrigatória espanhola, de 12 mil piastras por navio, onerava muito a viagem.[621] Ainda assim, as casas de comércio de Hamburgo adquiriam licença até mesmo para Lima e Vera Cruz;[622] de Montevidéu[623] e de Honduras chegaram, de 1791 até 1799, navios a Hamburgo. Entretanto, o porto mais importante para o comércio direto de Hamburgo com as Índias Ocidentais era Santo Thomás.[624] Além disso, estabelecem-se, na mudança de século, ligações comerciais com os portos sul-americanos de La Guaira, Porto Cabello, Buenos Aires e da costa ocidental sul-americana. Porém, apesar das numerosas ligações comerciais com as Índias Ocidentais e a América do Sul, nos anos 1790 e começo do século 19, aparece como duvidoso se a maior parte das mercadorias coloniais comercializadas em Hamburgo o eram feitas diretamente.

Na verdade, França e Holanda perderam nesses anos sua posição dominante no comércio com produtos indo-ocidentais, mas seriam substituídas pelas da América do Norte e

---

suspensão das restrições comerciais espanholas, em tempo de guerra às potências neutras, produziu rápido aumento do comércio direto de Hamburgo com o Caribe e o rio da Prata, a partir de 1797. O cônsul espanhol informou seu governo que, em alguns casos, podia-se lucrar, nesse comércio com Hamburgo, benefícios de até 400%. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 67.

[619] KELLENBENZ, Hermann. Phasenef des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 107.

[620] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 239; BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 74.

[621] Ibid.

[622] ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 314.

[623] SCHWEER, Walther. Hamburg- Brasilien- La Plata. Handels-und Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt. **Hamburger Übersee-Jahrbuch**, p. 23, 1929. Também chegaram em Hamburgo, de Montevidéu, em 1791, 1797, 1799 e 1800, um navio por ano e dois navios partiram de Hamburgo para Montevidéu.

[624] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p.109.

Inglaterra, cuja quota de importação por Hamburgo, na mudança do século, aumenta continuamente.[625] Os produtos coloniais quantitativamente mais importante, eram açúcar, café, arroz, algodão e pimenta.[626] As relações diretas de Hamburgo com a América do Sul e as Índias Ocidentais sofrem um revés por conta do decreto do Rei espanhol, em 1799, quando o comércio direto era liberado desde 1797 entre as possessões hispano-americanas.[627] Mesmo que muitos dos navios saídos de Hamburgo para a América continuassem, certamente, com desvios pelos portos americanos não espanhóis, religando-os para destinos hispano-americanos, ainda assim o tráfico comercial hamburgo-hispano-americano, em comparação com anos anteriores, sofre restrições.[628]

Além disso, o período econômico de 1799 foi de recessão para o comércio hamburguês como um todo,[629] que teve sua causa no superabastecimento do mercado hamburguês com artigos coloniais, na maioria de origem americana; uma seqüela da enorme especulação com mercadorias dos anos 1790 e embarques precipitados de produtos alemães para América.[630] Porém, em 1801, parece que essa recessão, que não prejudicou demasiado o comércio total com as Índias Ocidentais, mostra tendência a ser ultrapassada.[631] Tem-se uma nova possibilidade para um tráfico direto hamburguês com os portos hispano-americanos, por meio do decreto real espanhol de 1801, que facultou aos súditos dignos da Coroa espanhola,

---

[625] HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd. Hamburg: Maschschr, 1952. p.220.

[626] SOETBEER, Adolph. **Handel, Ueber Hamburgs**. Teil: Theil. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1840. p. 17.

[627] SCHNEIDER, Jürgen. La Emigración Alemana a América Latina desde 1821 hasta 1930. **Fahshrich für Geschichte von Staat, Uistschagt und Gesell**. Schagt Lateinamerikas, v. 13, p. 49, 1976.

[628] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 256 .

[629] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 110; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[630] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 80.

[631] SOETBEER, Adolph. **Handel, Ueber Hamburgs**. Teil: Theil. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1840. p. 17.

contra o pagamento de uma determinada quantia em dinheiro, a autorização para comercializar diretamente, entre portos hispano-americanos e outros portos neutros, mercadorias de toda natureza. Assim, partem de Hamburgo, direto para Montevidéu, dois navios com mercadores espanhóis; na metade do mesmo ano, há o envio de quatro navios de mercadores franceses de Hamburgo para Buenos Aires.[632] No total, em 1801, partem de Hamburgo dois navios para Índia Ocidental, um para Buenos Aires, um para Montevidéu e três para os Estados Unidos, enquanto que chegaram a Hamburgo de Havana e Montevidéu dois navios e um de La Guaira, um de Porto Cabello e um de La Plata.[633]

Constituem-se, no futuro, sérios obstáculos ao comércio à ocupação dinamarquesa das cidades hanseáticas no ano de 1801 e no quadro da segunda guerra de coalizão contra a França, o bloqueio do Elba pelos ingleses.[634] O desentendimento entre Inglaterra e França tem por vítima as viagens de Hamburgo às Índias Ocidentais francesas.[635] Em conseqüência da nova guerra eclodida entre as duas grandes potências, em 1803, resulta o bloqueio do Elba (1803-1805), que limita consideravelmente o comércio naval hamburguês em geral.[636] O comércio de artigos foi prejudicado: por um lado, os norte-americanos, principais importadores de produtos coloniais de Hamburgo, pelos empecilhos dos ingleses, no mar do Norte, prejudicando os portos das cidades hanseáticas por franceses e holandeses e, por outro

---

[632] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 264

[633] KELLENBENZ, Hermann. Phasenef des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 107; BAASCH, op. cit., p. 31; SCHWEER, Walther. Hamburg-Brasilien-La Plata. Handels-und Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt. **Hamburger Übersee-Jahrbuch**, p. 23, 1929.

[634] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Junta de Comércio Português. Hamburgo 3 de agosto de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[635] BAASCH, op. cit., p. 82.

[636] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850. Köln, 1968. p. 111; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

lado, o mercado direto de Hamburgo com as colônias americanas tornou-se muito difícil sob a pirataria inglesa.[637] Apesar dos empecilhos comerciais de Hamburgo, não houve solução de continuidade quanto a América do Sul e Índias Ocidentais, que, por esse período mantém, seu volume nominal através de Tönning.[638] Ainda em 1804, seguiram três navios hamburgueses para Buenos Aires, dos quais um foi carregado em Tönning e um em Friedrichstadt.[639] Em 1805, chegam dez navios de Santo Thomás e, de cada um, a Santo Barthélémy, Havana e Montevidéu, um navio à cidade hanseática,[640] que assombrosamente ainda assim permanece o importante porto continental em que as grandes casas comerciais espanholas e ultramarinas podiam desembarcar seus artigos coloniais e se abastecerem satisfatoriamente com produtos europeus.[641]

A eliminação do bloqueio do Elba, em 1805, provoca vitalização do mercado externo hamburguês, diminuindo a desconfiança difundida em Hamburgo com relação à política das grandes potências e havendo florescência do mercado.

> Uma interessante Notícia da qual pode resultar muito bem ao nosso Comércio: é de que o Bloqueio ao Elba está levantado para os Navios Neutrais que trazem carga neutra e que vêm de Países Neutrais; e como aqui se consome muitas das nossas fazendas coloniais, por isso tomei a liberdade de participar a V. Ex.ª este acontecimento afim que V. Ex.ª queira fazer constar onde melhor lhe convier.[642]

Assim, em 1806, os mercadores de Hamburgo retomam temporariamente as viagens de e para a América do Sul e Índias Ocidentais. Todavia, a exportação para América

---

[637] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 83.
[638] VOGEL, Walther. Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560 bis 1809. **Hansische Geschichtsblätter**, v. 74, p. 24, 1956.
[639] KELLENBENZ, Hermann. Phasenef des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 108; POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 270.
[640] KÖPPPEN, op. cit., p.112.
[641] POHL, op. cit., p. 271.
[642] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 4 de julho de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o**

Espanhola e Índias Ocidentais provoca inesperados prejuízos devido à queda generalizada de preços lá ocorrida.[643]

A ocupação de Hamburgo pelos franceses e o bloqueio inglês do Elba tornam difícil o mercado colonial hamburguês e provocam sua decadência.[644] O bloqueio continental de Napoleão, em novembro de 1806, e o decreto aduaneiro francês, de agosto de 1807, provocam, em conjunto com a apreensão pelos ingleses dos navios comerciais neutros e com o bloqueio do Elba também à saída de navios,[645] a progressiva derrocada do comércio colonial.[646] Os anos de 1807 a 1809 mostram, de fato, pequeno tráfico de Hamburgo e, respectivamente, Tönning com os portos hispânicos, como Montevidéu e Havana; os portos da costa ocidental da América do Sul, como Calão, Lima e Guaiaquil e o de La Plata. Assim, tinham as grandes navegações de Hamburgo agora um final e não se devia pensar em abastecimentos americanos.[647] A anexação de Hamburgo ao império francês, em 1808, priva a cidade de qualquer eventual chance de estimular o comércio de artigos coloniais. Duram somente poucos decênios as conexões marítimas e o comércio direto da metrópole do Elba com a América do Sul e as Índias Ocidentais no século 18. Ainda assim, deveriam tornar-se as bases das relações comerciais do porto internacional de Hamburgo com o ultramar na época pós-napoleônica.

Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[643] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 86.

[644] SCHWEER, Walther. Hamburg-Brasilien-La Plata. Handels-und Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt. **Hamburger Übersee-Jahrbuch**, p. 24, 1929.

[645] VOGEL, Walther. Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560 bis 1809. **Hansische Geschichtsblätter**, v. 74, p. 17, 1956.

[646] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 113.

[647] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 273; BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 90.

1.4.2 PRODUTOS TRANSACIONAIS NO COMÉRCIO HAMBURGUÊS DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO

Os produtos coloniais de maior importância que, direta ou indiretamente, foram comercializados por Hamburgo são açúcar, café e algodão, que formam o grupo dos principais artigos de importação hamburguesa das colônias transatlânticas. Hamburgo recebeu, além desses, tabaco, diversas essências para tintura, índigo, cochonilha, curtume, cacau, baunilha, salsaparrilha, confeitos, castanhas, quina, pimenta, rum, drogas, vários tipos de pele, como por exemplo de carneiro, de lontra, lã de carneiro, chifres de boi, chifres de rinocerontes, presas de elefantes, cobre, zinco, prata e, ocasionalmente, barras de prata, sal e madeiras em geral, como escuras de bálsamo e mogno. A elevação da metrópole do Elba, na segunda metade do século 18, à condição de entreposto internacional de mercadorias, deveu-se significativamente às suas exportações para as Índias Ocidentais e América do Sul.

Em relação aos principais produtos manufaturados alemães que eram exportados por Hamburgo às mais diferentes nações do globo não deixam dúvida de que o linho exportado, ao longo do século 18 e início do século 19, foi o mais importante produto de exportação. Os dados oscilam por volta de 50% a 63%.[648] Além disso, os tecidos alemães também eram trocados por escravos na África Ocidental: "O mercado africano não deve ser menosprezado, pois o comércio atlântico de escravos floresceu por séculos e os têxteis eram a mais importante mercadoria de troca".[649] Muitos navios de escravos eram carregados em Hamburgo com fardos de tecidos de linho e algodão.[650] Uma importante praça de transbordo para esse têxteis era Baiena, ao sul de Bordeaux. Estes portos de reexportação, livres de taxas aduaneiras, absorviam a parte preponderante das exportações de linho para a França, tal como

---

[648] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 238.
[649] Ibid., p. 61.
[650] HÖFER, Peter**. Deutsch-französische Handelsbeziehungen, im 18**. Jaharhundert. Die Firme Breton frères in Nantes 1763-1766. Beiträge zur Wirtchaftsgeschichte, Bd. 18. Stuttgart, 1982. p. 271.

se encontra registrado nos livros da aduana de Hamburgo.[651] O segundo produto de exportação era a madeira, que nesses tempos antigos era necessária para a construção de navios de guerra dos Estados. Também produtos metalúrgicos eram importantes e artigos metálicos semi-elaborados, dentre eles, barras de ferro, arames e, especialmente, as chapas saxônias. Nas últimas décadas do século, nasceu uma eficiente concorrência inglesa às chapas.[652]

Ao lado dos produtos alemães, foram embarcados, de Hamburgo para as colônias americanas, quantidades consideráveis de produtos não germânicos, como material russo para construção naval, manufaturas inglesas e artigos de luxo francês.[653] Individualmente, entre esses artigos de exportação, constavam linho; utensílios domésticos de cobre e ferro; chapas; facas; placas de ferro; pregos, produzidos na Silésia, Saxônia e Vestfália. Entre outros artigos, alemães e, em parte suecos, constavam artigos metálicos; cordas; cordame naval; cera; tijolos; louça; cerâmica; vidros; cristais; gêneros alimentícios, como manteiga; queijo; arenque; óleos; banha; vinho tinto francês; aguardente e vinhos de diversas regiões européias; açafrão; sabão; fios de linha; flanela; tecidos; lençóis; lenços; meias de seda francesa e de outras procedências; cambraias alemãs e francesas; manufaturados ingleses.[654]

---

[651] WEBER, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München. Beck. 2004. p . 239.
[652] POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p.155.
[653] WEBER, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München. Beck. 2004. p . 58
[654] SCHRAMM, Percy Ernest. *Hamburg Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der zeit zwischen Napoleon I und Bimarck. München. Georg D. W. Callwey,* München. 1943. p. 47.

1.5 A PRÉ-INDÚSTRIA ALEMÃ VOLTADA AO COMÉRCIO INTERNACIONAL

O conjunto das posições da pesquisa sobre o comércio exterior alemão, até aqui, sublinha principalmente a predominância de Hamburgo como mais importante porto de importação e exportação da antiga região imperial.[655] Entretanto, direcionaremos nosso olhar para as regiões manufatureiras dos velhos territórios imperiais, mais fortemente ligados ao comércio transatlântico, a fim de delinearmos os principais produtos da manufatura e da indústria alemãs. Em Hamburgo, estavam estabelecidos muitos dos mercadores, que controlavam os fluxos de mercadorias e informações. Neste contexto, devemos situar e aprofundar a posição da Prússia no cenário alemão, pois, sem esta contextualização, tornar-se-ia difícil a compreensão da conjuntura hamburguesa e alemã. A Prússia era, politicamente, o estado mais importante da Liga alemã, com maior concentração de produção industrial, embora sofresse boicote de suas exportações por parte dos governos da Inglaterra, França, Rússia e Áustria.[656]

A situação geográfica do Reino da Prússia, cujo litoral limitava-se ao mar Báltico, sem abertura marítima direta para o Ocidente, difere completamente da cidade de Hamburgo.[657] Nesse caso, os portos de Hamburgo e Bremen eram importantes para a produção e o consumo da Prússia e também para o desenvolvimento econômico e a consolidação desta, enquanto Estado europeu continental, em condições de competir com grandes potências ocidentais, com a França, a Inglaterra e os Países Baixos. Desde o início do século 19, a Prússia passara a dispor de uma rede fluvial, da qual a navegabilidade fora subvencionada pelo governo dos

---

[655] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 43.
[656] BONDI, Gerhard. **Deutschlands Aussenhandel 1815-1870**. Berlin: Akademic, 1958. p. 39.
[657] LENZ, 1999, loc. cit.

eleitores, ainda no período do Sacro Império Germânico.[658] Os rios Havel e Elba ligavam Berlim a Hamburgo que, de longa data, era o porto mais importante do mar do Norte. Um sistema de canal igualmente ligava a cidade portuária de Stettin, situada no rio Oder desembocando no mar Báltico, com a capital do Reino.[659]

A política do governo prussiano orientava-se sempre mais à burocratização, ao militarismo e à modernização.[660] Mesmo sendo orientados à produção, os prussianos dependiam dos burgueses hanseáticos para comercializá-la, necessitando de recursos econômicos provenientes do escoamento de suas manufaturas e abastecimento de matérias-primas fundamentais para a indústria, bem como alimentos.[661] Este era um fator que os diferenciava dos outros Estados alemães, cuja maioria era identificada com a política dinástica e continental da monarquia austríaca. [662]

No início do século 19, segundo Meuss,[663] constatou-se que, somando todos os custos, a exportação de linhos da Silésia, via Stettin, custariam 1,5% a mais do que via Hamburgo; a importação de café, em cerca de 2,33%, e do algodão, em 10%, apesar do livre trânsito pelo rio Oder rumo ao interior.[664] Em conseqüência não só as províncias vizinhas da Prússia, mas igualmente, a Silésia e as províncias bálticas preferiam viabilizar suas importações e

---

[658] Desde a abertura do canal de Müllrose, que em 1668 interligou Sorre e Oder; Hamburgo estava ligado à Silésia através de uma rota fluvial interior. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 58.

[659] RADTKE, Wolfgang. **Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung**. Berlin: Colloquium Verlag, 1981. p. 245.

[660] Observa-se, na Alemanha, uma tendência cada vez maior de objetividade nas decisões burocráticas do governo opondo-se às arbitrariedades personalistas dos principados. BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 89.

[661] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 50.

[662] Ibid.

[663] Conhecedor dos transportes marítimos prussianos.

[664] Custos elevados dos seguros marítimos, decorrentes dos perigos nas navegações nos estreitos; o Zundzol, taxa alfandegária imposta pelo reino dinamarquês cobrada em Helsingör, portal obrigatório dos navios passando de ou para o mar Báltico. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães**

exportações através do porto de Hamburgo; outro motivo da preferência é que encontravam sempre em Hamburgo navios à disposição para o comércio de seus produtos, sendo que o mesmo não ocorria nos portos prussianos.[665] Além das desvantagens geográficas naquela conjuntura de comércio mundial, Stettin também carecia de infra-estrutura, no que diz respeito à redistribuição dos produtos.[666] Portanto, as viagens mais longínquas dos navios prussianos, para além do Báltico, dirigiam-se a França, Holanda, Inglaterra e Lisboa. Outro fator que leva a Prússia a utilizar o porto de Hamburgo era a frota prussiana não ser devidamente preparada para empreender viagens transatlânticas; por esse motivo, quando se deu o fim do monopólio mercantilista ibérico, os prussianos não puderam imediatamente participar deste comércio, mas somente através das cidades hanseáticas.[667]

Os principais produtos de exportação prussianos eram os manufaturados de linho. A primeira operação têxtil-industrial na Alemanha continental vista não mais como indústria caseira ou manufatura, mas, sim, como fábricas de fato, segundo, Rübberdt, ocorreu em 1783 e 1784, em Ratingen, próximo a Dësseldorf.[668] A fábrica se chamava Cronford, dado em nome da primeira fiação de algodão inglês instalada em 1771, no condado de Derby. Seu maquinário foi negociado de forma sigilosa, uma espécie de contrabando via França.[669] Por

---

no Rio de Janeiro (1815-1866). 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 43.

[665] RADTKE, Wolfgang. **Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung**. Berlin: Colloquium Verlag, 1981. p. 250.

[666] Carta do cônsul português em Stettin. Numa das poucas importações da China, não houve casas comerciais apropriadas, nem para o armazenamento de cinco mil caixas de chás, muito menos para sua revenda. Apesar dos esforços, o navio teve que seguir para Hamburgo, onde a mercadoria foi descarregada, armazenada e comercializada sem maiores problemas. Este fato demonstrou a falta de preparação dos mercadores de Stettin em receber grandes quantidades de um só produto, como é o caso típico dos portos estruturados para o mercado internacional. LENZ, op. cit., p. 44.

[667] SCHNEIDER, Jürgen. **Handel und Unternehmer in Französischen Brasiliengeschäft 1815-1848**. Köln; Wien: Bohlau Verlag, 1975. p. 270-271.

[668] Na última década do século 18, foram dados os primeiros passos em direção à mecanização da produção em alguns setores. Em 1784, surgiu a primeira fábrica de fiação de algodão, em Ratingen, em 1785, começou-se a utilizar a máquina a vapor na mineração. A produção era feita dentro do sistema tradicional de grêmios ou guildas. NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 22 e 23.

[669] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 70.

volta dos anos 1780, nas regiões onde já havia diversas indústrias têxteis e manufaturas, iniciou-se a produção de máquinas de fiação, ainda rudimentares, com técnicas antigas, mas que rapidamente vão sendo modernizadas. A primeira é fabricada na Saxônia em 1782. Em 1826, na mesma cidade, Carl Gotllieo Haubold passa a produzir máquinas fiandeiras e suas instalações produzem também máquinas a vapor. Em 1837, após associar-se a Richard Hartimann e outros, passam a fabricar locomotivas em suas fundições, e também a produzir máquinas para mineração, laminação e moinhos, máquinas para a indústria de papel, turbinas, caldeiras e gruas; sendo boa parte desse material exportado.[670] Com o fato de a Inglaterra ter se tornado a detentora de grandes mercados, como o norte-americano e o das Índias orientais, aos produtos prussianos restaram apenas alguns países da América Latina.[671]

A Prússia conseguiu, lentamente, em parceria com os agentes hanseáticos, principalmente através do porto de Hamburgo, conquistar o mercado no exterior. Mais tarde, as linhas ferroviárias entre Hamburgo e Berlim e não mais as hidrovias, deram impulso a este comércio.[672] Conforme Lenz, o estabelecimento da parceria do governo prussiano com os agentes hanseáticos, cujas vantagens alfandegárias compensavam a utilização de seus portos, indicou uma tendência à primeira quebra das fronteiras econômicas, rumo à consolidação de um Estado alemão moderno, possibilitando, ao contrário do restante da Liga, competir no mercado mundial. O recurso aos portos dos Países Baixos e da França dava-se por ocasião de invernos rigorosos, quando as superfícies dos rios Elba, em Hamburgo, e Weser, em Bremen, congelavam, impedindo a navegação; ou questões estratégicas no fechamento do acesso a

---

[670] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 71.
[671] SCHNEIDER, Jürgen. **Handel und Unternehmer in Französischen Brasiliengeschäft 1815-1848**. Köln; Wien: Bohlau Verlag, 1975. p. 252.
[672] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 44.

estes portos por Estados estrangeiros.[673] Ainda por volta de 1800, mais da metade da população da Alemanha ocupava-se com numerosas manufaturas conhecidas à época,[674] ou seja, a maioria operava na produção têxtil, que, para o princípio da nova época e até ao século 19, devia ser registrados como uma espécie de indústria-chave;[675] com certeza, não está computada neste cálculo a participação da população nas atividades correlatas à manufatura, portanto, é exatamente esse grupo que possibilitava no século 18, mais precisamente desde os anos 1760, o forte crescimento das proto-indústrias territoriais.[676]

Nas regiões com direito hereditário vinculado, cresciam em maior dimensão, nos grupos de baixa renda, os domésticos, jardineiros e diaristas. Um dos fatores essenciais para o impulso desses crescimentos eram as boas colheitas por toda Europa dos anos 1730.[677] O crescimento populacional possibilitado por esses anos de abundância conduzia, nas décadas seguintes, a uma escassez de víveres.[678] Assim, por exemplo, na região de linho, em volta de Bielefeld, a densidade populacional, cresceu de 42 para 74 habitantes por quilômetros quadrado, entre 1722 e 1801.[679] Deve-se levar em conta que, em certas regiões agrícolas serranas, havia muitos problemas climáticos e a composição do solo tornava piores as condições desses grupos pobres que, em comparação com as regiões das terras baixas, ficavam inferiores à agricultura de subsistência.[680] "Não por acaso, as indústrias territoriais da

---

[673] WÄTJEN, Hermann. Die Hansestädte im Brasilien 1820 bis 1870. **Welt-wirtschaftliches Archiv**, 22, Zd., Heft 2 , p. 221-249, Otct., 1925.

[674] No início do século 19, a Alemanha permaneceu um país predominantemente agrícola, onde todo o movimento econômico dependia da colheita; era uma região pré-industrial. Na última década do século 18, foram dados os primeiros passos em direção à mecanização da produção em alguns setores. NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 37.

[675] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 59.

[676] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 18.

[677] Ibid., p. 20.

[678] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 18 ; WEBER, 2004, loc. cit.

[679] Ibid.

[680] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 39- 44.

Europa pré-industrial concentravam-se nas regiões agrícolas serranas improdutivas".[681] É por esse fator, que nessas décadas, a população agrícola engajada na produção industrial doméstica tinha seu ritmo ligado aos meses do inverno, motivo pelo qual elas se encontravam liberadas para as novas mudanças.[682]

O acentuadissímo aumento da manufatura exportadora, computando-se principalmente os setores têxtil e metalúrgico,[683] insere-se num amplo aro geográfico que se estende, a Oeste, a Noreife e à região serrana sobre Bergland, a Sudoeste, e os distritos mineiros e fundidores da região do Harz até Erzgeberge, para a saxônia Oberlausitz e, finalmente, para a Boêmia e a Silésia, no sudeste;[684] o Sul da Alemanha, como Wurteemberg, da encosta oriental da Floresta Negra, ate Alb, em Schwab, e as cercanias das cidades imperiais da Ulme Lindau.[685] Ao lado dessas regiões interioranas, havia as grandes cidades manufatureiras como Nürenberg e Augsburg.[686]

Dos produtos alemães, o linho silesiano era o de maior exportação ultramarina.[687] É importante notar que a Silésia, juntamente com a Boêmia, Mähre e a saxônica Oberlausitz, originariamente formavam uma única região de linhos e seus produtos disseminavam-se pela Alta Alemanha.[688] O linho leve daí proveniente era exatamente indicado para o clima tropical, por isso chega ao mercado colonial, sendo escolhidos pelos plantadores os tecidos

---

[681] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 102

[682] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 60.

[683] ZORN, Wolfgang. Probleme der Deutschen Gewerbe und Handelsgeschichte 1650-1800. In: OTTO, Bruner; KELLENBENZ, Hermann (Hrsg.). **Festschrift für Hermann Aubin zum 80**. 1 Bd. Geburtstag: Wiebaden 1965. p. 304.

[684] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p.102-112.

[685] WEBER, 2004, loc. cit.

[686] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 18; WEBER, op. cit., p. 101.

[687] Ibid., p. 60.

[688] BRAUDEL. Fenand. **Das Mittelmeer und die Mediterrane welt in der Epoche Philipps II**. Bd 1. Frankfurt, 1990. p. 304; FORBERGER, Rudolf. **Die Manufaktur in Sachsen von Ende de 16. bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts**. Berlin, 1958. p. 24.

alemães de preços imbatível para vestuário de sua força de trabalho, até o século 19.[689] Desde a abertura do canal de Müllrose, que em 1668 interligou Sorre e Oder, Hamburgo estava ligado à Silésia através de uma rota fluvial interior. Seguiam "enormes quantidades de pano de linho silesiano para a América"[690] e este tecido permaneceu, ao longo de todo o século, um importante bem de exportação hamburguês. "Por sua própria conta, as firmas silesianas enviaram panos de linho a seus correspondentes, em sua maioria compatriotas, para Espanha, Portugal e Inglaterra, para lá serem vendidos ou reenviados às Índias Ocidentais", e em parte "para a África, para o comércio de escravos."[691] Especialmente nas primeiras décadas do século 18, os linhos silesianos faziam concorrência, na África, aos até então dominantes tecidos indianos de Kattun; grandes quantidades seguiam em trânsito através de portos franceses ao comércio de escravos, enquanto o mercado interno francês permanecia protegido por meio de altas taxas aduaneiras e possuía menos relevância.[692]

Apesar das perdas por atritos entre as esferas econômicas estatais e privadas, a manufatura silesiana floresceu até 1806, com a crise instalada pela ocupação francesa.[693] Segundo os dados de exportação de 1748 até 1788, levantados por Zimerman, torna-se perceptível perceber o impacto da produção de linho da Silésia. A tabela 7 e o gráfico 6 deixam claros os grupos territoriais participantes deste mercado. O grupo da orla atlântica – Inglaterra, Holanda, França, Espanha, Portugal e Índia Ocidental – assume o primeiro lugar no *ranking* com 76,6% das exportações. O grupo territorial – Escandinávia e Rússia – participa somente com 1,3%; os Países Alpinos, com apenas 1,8%; Itália, por volta de 4,5%;

---

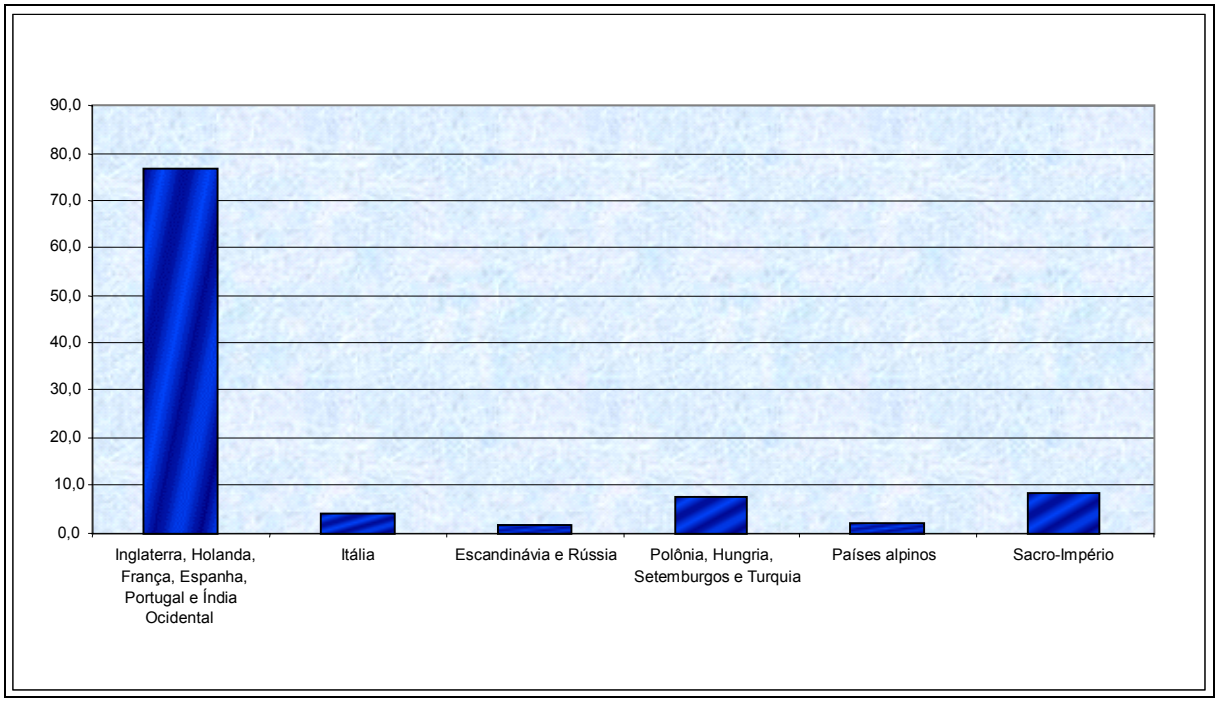
[689] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 62.
[690] FECHNER, Hermann. **Wirtschaftsgeschichte der preussischen Provinz Schlesien in der Zeit ihrer proviziellen Selbständigkeit 1741-1806**. Breslau. 1907. p. 5.
[691] Ibid., p. 6.
[692] WEBER, 2004, loc. cit.
[693] FECHNER, op. cit., p. 7.

os mercados orientais na Polônia, Hungria, Setemburgos e Turquia, cerca de 8% , e o Sacro-Império não chega a 8,5%.[694]

Tabela 7: Exportação de linho da Silésia (1748-1788) (em táleres). [695]

	Inglaterra, Holanda, França, Espanha, Portugal e Índia Ocidental	Itália	Escandinávia e Rússia	Polônia, Hungria, Setemburgos e Turquia	Países alpinos	Sacro-Império	Total geral
Total dos anos	3.317.718	183.821	57.544	333.473	76.253	362.622	**4.331.431**
%	**76,6**	**4,2**	**1,3**	**7,7**	**1,8**	**8,4**	**100,0**

Gráfico 6: Exportação de linho da Silésia (1748-1788) (em táleres). [696]



Segundo Weber, estes números não deveriam, entretanto, iludir porque a produção de linho da Silésia entra em uma crise estrutural, já nas ultimas décadas do século 18. Sua razões decorrem da interrupção do mercado que a Guerra Americana e a Guerra de Coalizão

[694] ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien**. Gewerbe-und Handelspolitik dreier Jahrhunderte. Breslau, 1885. p. 460-467.
[695] Ibid.
[696] Ibid.

deflagraram;[697] a pressão de preços, sob a qual se encontravam há longo tempo as manufaturas, promoveu um pagamento sempre pior aos tecelões. A crise era especialmente profunda na manufatura silesiana de cunho feudal; foi este o motivo pelo qual não se deu o fechamento da manufatura, já que todos os tecelões do centro da Europa sofriam a pobreza, conseqüentemente, teciam, pois sem esse trabalho seria com certeza mais difícil a sobrevivência.[698] No entanto, as manufaturas rurais eram um dos fatores essenciais por que a população evitava a crise de fome.[699]

Após o fim das Guerras Napoleônicas e do Bloqueio Continental, apresentou-se fortemente a concorrência inglesa tecnicamente avançada em relação à manufatura alemã,[700] especialmente no setor têxtil: "Com o término do Bloqueio Continental, os ingleses retornaram ao mercado alemão, provocando a necessidade de a Prússia proteger da concorrência a incipiente indústria têxtil com barreiras alfandegárias, em 1818".[701] Assim, a exportação da Silésia sofre forte queda em 1816, mesmo com a significativa queda de preço do tecido de linho, que chega a atingir até 50%.[702] Este fato leva a profundas lamentações da população, que se vê sem possibilidades de concorrer com a gigantesca Inglaterra, restando somente dizer que: "A Inglaterra, nestes anos, agora está triunfante sobre os destroços do bem-estar silesiano".[703] Segundo os números da união alfandegária alemã, a exportação de linho da Silésia perdeu sua auto-sustentação provincial em 1806, diminuindo cerca de 190 mil

---

[697] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 62.
[698] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 68.
[699] WEBER, op. cit., p. 63.
[700] FEHRENBACH, Elisabeth. **Von Ancien Regime zur Revolution**. München: Olderbourg Grundriss der Geschte, 1981. p. 90.
[701] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 70.
[702] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 69.
[703] FECHNER, Hermann. **Wirtschaftsgeschichte der preussischen Provinz Schlesien in der Zeit ihrer proviziellen Selbständigkeit 1741-1806**. Breslau, 1907. p. 538.

quintais,[704] em 1833, e aproximadamente 135 mil,[705] em 1850. Na segunda metade do século 17, mercadores ingleses apareceram na Boêmia, estabelecendo uma corrente de mercadorias através de Londres para a América e Índia em cooperação com as casas comerciais em Bautizen e Hamburgo, que se estendeu às Índias Ocidentais.[706]

Boêmia e Mälavem abasteciam a Silésia e Lauzits com linho e fio.[707] Além disso, a Vestfália era uma região significativa na produção rural de tecidos de linho e a manufatura se desenvolvia principalmente em torno de Bielefeld, Herford, Hbbenbüren e Osnabrück.[708] Nessas cidades, estavam localizados os grandes mercadores, como os importantes tingidores e ensaboadores, organizados em cooperativa para beneficiamento dos tecidos feitos na zona rural.[709] Nelas se realizavam os controles dos tecelões,[710] em relação ao cumprimento das regras de produção, ou seja, se vendessem a mercadores estranhos, eram excluídos.[711] Outro centro de comercialização do linho se dava em Warendorf, Munique e Paderborn e nessas cidades havia pouco desenvolvimento no acabamento do linho, pois os tecelões mais avançados em relação a essa técnica estabeleceram-se, em 1650, em Tecklenburg; em 1674, em Ibbenbüren e, em 1678, em Bielefeld e Herford.[712] Os acabadores de Osnabrück, Löwend, eram os que validavam a melhor qualidade e robustez do linho vestfaliano e Osnabrück fazia questão que somente o linho de melhor qualidade e padrão recebesse seu selo de

---

[704] Um quintal alemão equivale, mais ou menos, a 50kg; 190 mil quintais equivalem, aproximadamente, a 9.500ton.
[705] 7100 ton.
[706] KLÍMA, Arnost. **Manufakturní období v Chechách**. Brag, 1955. p. 494.
[707] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 65.
[708] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 132.
[709] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 72; WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 65.
[710] Em Munique e Osnabrück, havia controladores municipais já desde a Idade Média.
[711] WEBER, op. cit., p. 63.
[712] O verdadeiro desenvolvimento estabelece-se assim após a Guerra dos Trinta Anos, quando, em Tecklenburg, constrói-se uma significativa manufatura doméstica de linho e cuja produção logo se torna um importante artigo desejado pelo mercado, conhecido amplamente em toda a Europa como *true Born Tecklenburg*. GLADEN, Albin. **Der Kreis Tecklenburg na der Schwelle des Zeitalters der Industrialialisierung**. Münster, 1970. p 74.

qualidade".[713] Em Bielefeld, situada no Condado de Ravensberg, região Noroeste da Alemanha, a manufatura progredia com grande velocidade, ultrapassando até mesmo a famosa região da Silésia, pelo fato de possuírem novos padrões tecnológicos que vinham da Holanda, pois esta cidade estava, desde o século 17, realizando o modelo de procedimento em relação ao linho à maneira holandesa, e mais tarde beneficiou-se com a imigração de especialistas huguenotes,[714] tornando-se o ponto comercial mais importante:

> Aqui era o lugar de todo mercador significativo e dos melhores "artesãos tingidores" para linho fino. Em Bielefeld, confluíam, no início do século 18, cerca de 40 mercadores, parte individualmente, parte representante de suas companhias de negócios. O linho de Bielefeld, que se contava como a melhor manufatura européia, passou a ser comercializado por toda a Europa e na América para vestuário e roupa de cama.[715]

Em suas cercanias, a tecelagem não era uma atividade subsidiária à economia agrícola, mas, sim, a manufatura principal.[716] A manufatura de linho na Vestfália, como na Silésia, era orientada principalmente para a exportação, internacional. Um exemplo do grande volume de exportação é o do Condado de Ravensberg, que em 1787-1788, atinge o montante de quase 758 mil táleres; deste montante, somente um décimo foi vendido aos principais consumidores no interior alemão: Pflazische, Jülische e Bergischeland.[717] O restante foi exportado principalmente para Inglaterra, Holanda, Espanha, Portugal e, desses, para a América e lá encontravam diferentes destinos.[718] O autor da balança geral do comércio português, na

---

[713] SCHMITZ, Edith. **Leinengewerbe und Leinenhandelin Nordwestdeutschland 1650-1850**. Köln, 1967. p. 33.

[714] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 66.

[715] WISCHERMANN, Clemens. **Preussischer Staat und westfalische Unternehmer zwischen Spätmerkantilismus und Liberalismus**. Köln, 1992. p. 90.

[716] Os tecelões individuais, na grande maioria, operavam, com ajudantes, diversos teares sem intermediário, mas por sua própria conta, assumindo os possíveis riscos. WEBER, 2004, loc. cit.

[717] SCHMITZ, op. cit., p. 81.

[718] O linho fino estampado, coletas, creguelas de Vestfália ou Leinzos, a La Rosa, na Espanha e nas suas colônias, como roupa branca, os Löwend, mais grossos, em todos os portos marítimos como tela de velas, tipo simples, cinzas e marrons (creguelas ordinárias), como vestuário para os escravos no Caribe. WEBER, 2004, loc. cit.

introdução anual da balança discrimina as origens e os destinos do linho importado da Alemanha, confirmando a importância desse no comércio português:

> Há 38 anos, fez esta República um ativo comércio na introdução dos liníficios que de toda Alemanha, Prússia e Suécia vão àquela cidade, onde se fazem as encomendas dos melhores tecidos de linho para se dividirem pela Europa, como cambraias, esquiões, bretanhas, aniagens, caís, ruãs, olandas cruas e curadas, calhamaço ou grossarias e outros, parte destas fazendas vinha para o consumo deste Reino, Brasil, África.[719]

A ligação sobre o Weser, através do entreposto marítimo de Bremen, era muito importante neste negócio e, é claro, também Amsterdã e Hamburgo desenvolviam, neste ramo, uma importante posição.[720] Parte significativa da produção era drenada para a Holanda, sem controle privado ou oficial, e através do trabalho esporádico nos meses do verão, que eram bem pagos pela economia agrícola holandesa.[721] Este fato tem maior incidência sobre a manufatura de linho da região vestfaliana.[722]

Em 1806, as manufaturas domésticas alemãs de têxteis entram em profunda crise geral e a decadência, que se iniciou com a Silésia, atingiu também as demais regiões manufatureiras, essencialmente de linhos. Isto porque as grandes lojas de confecção,[723] que provêm do comércio das pequenas empresas de manufaturas domésticas, foram arruinadas

---

[719] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. Em 1807, havia mencionado a importância dos linhos alemães: "Essa tirou grande vantagem e fez sua fortuna em outros anos na exportação dos seus tecidos de linho em Portugal pelas necessidades que estas traziam das fazendas brancas para se exportar para América e África." **BGC**, 1807. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. "O comércio com esta praça, há 26 anos, era o da maior importação pela necessidade que havia das suas fazendas brancas." **BGC**, 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[720] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 49

[721] SCHMITZ, Edith. **Leinengewerbe und Leinenhandelin Nordwestdeutschland 1650-1850**. Köln, 1967. p. 86.

[722] Ou seja, as famílias de tecelões envolvidos com os negócios de produção de tecidos WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 66.

[723] Hetlage e Cia. referem-se, de resto, diretamente a essa tradição, à família Hetlage e também aos irmãos Carl et August, Brenninkmeyer de Mettingen. Também Karstadt nasce, em parte, vestfaliana, a rede de lojas Peek & Cloppenburg.

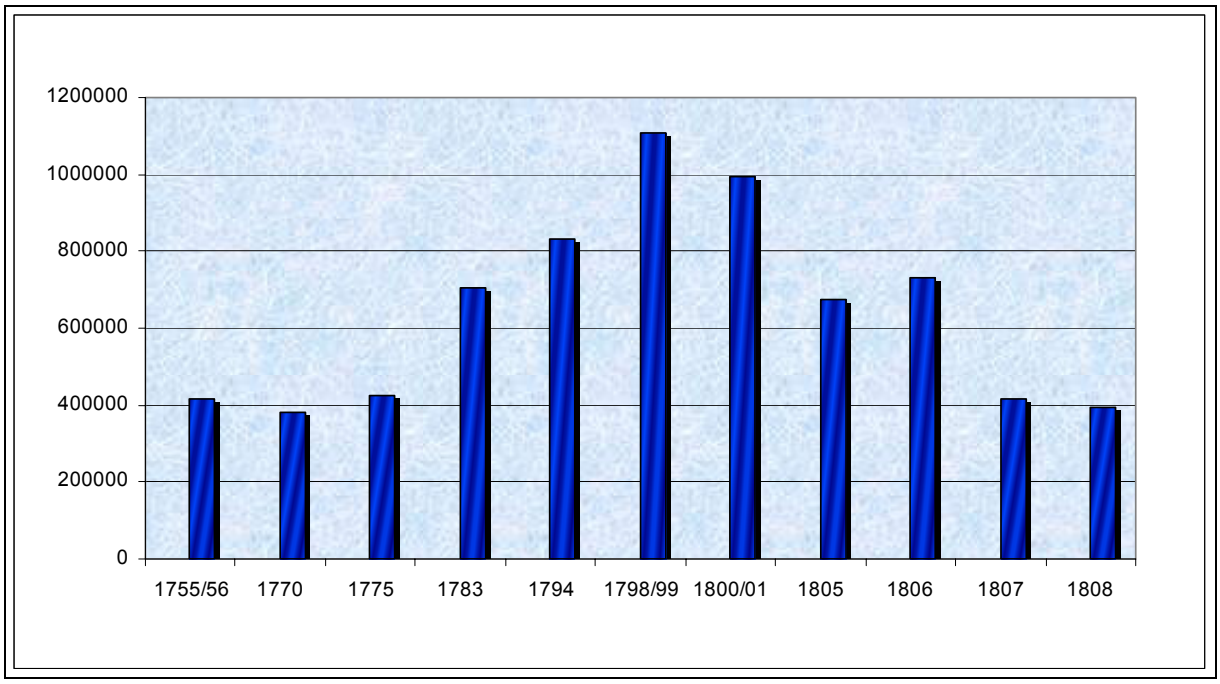
pela concorrência das Sociedades de Comércio Veerkamp e Tenbrinck, pois efetuava-se tal inter-relacionamento entre todas famílias Tötten, que poucas podiam escapar ao turbilhão da concorrência.[724] Os dados da tabela 8 e do gráfico 7 sobre a exportação de manufaturas de linho do Condado de Ravensberg, de 1755 até 1809, são importantes, pois nos comprovam este fato e, ao mesmo tempo, revelam-nos a movimentação deste ramo da proto-indústria alemã.[725] É importante notar que, em 1825, a mecanização e ainda era atrasada pois, de 25 mil teares, somente mil eram mecanizados; os demais eram ainda manuais.[726]

Tabela 8: Exportações de linho do Condado de Ravensberg, 1755-1808 (em táleres).[727]

Ano	Valor	Ano	Valor
1755/56	417.987	**1800/01**	993.058
1770	382.076	**1805**	675.540
1775	425.603	**1806**	731.099
1783	704.212	**1807**	418.010
1794	830.469	**1808**	392.761
1798/99	1.110.128		
		Total	**7.080.943**

[724] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 68.
[725] AUBIN, Hermann. **Das westfalische Leinengewerbe im Rahmen der deutschen und europäischen Leinwanderzeugung bis zur Anbruch des Industriezeitalters**. Dortmund, 1964. p. 20; KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 111.
[726] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 72.
[727] Elaborada a partir de dados colhidos no texto: WEBER, 2004, loc. cit.

Gráfico 7: Exportações de linho do Condado de Ravensberg, 1755-1808 (em táleres).[728]



Enfim, a produção industrial caseira de tecido caiu muito com o crescimento fabril deste setor; outros ofícios como torneiro, construtor de carruagem e vidraceiro foram absorvidos pela indústria depois de 1850;[729] os sapateiros passaram a ser reparadores de sapatos. Até meados do século 19, a produção permaneceu tradicional e estática, não havendo uma modernização intensiva do setor nem um aumento da produção em geral. De certa forma, a emigração em massa é conseqüência da ausência do desenvolvimento capitalista na Alemanha.[730]

A fabricação de tecidos de algodão era, depois do linho, na manufatura de tecidos, o ramo mais significativo das indústrias têxteis alemãs.[731] Esse ramos se desenvolveu na Alemanha principalmente levado pela expansão do consumo europeu:

---

[728] Elaborado a partir de dados colhidos no texto: WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 68.
[729] NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 22 e 23.
[730] Ibid.
[731] Os tecidos leves de algodão chegavam no mercado como *indiennes* e, por longos anos do século 19, um dos elementos de cunhagem do desenvolvimento moderno. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im**

> Em meados do século 19, o reino saxão desenvolveu-se sempre mais como centro da indústria têxtil e de maquinário para a lã. Desenvolveu-se a produção especializada de tecidos de algodão, lã, cambraia, chita e linho; tecidos para roupas à base de algodão, como roupas de baixo, tapetes, cortinas, rendas e outros, como meias e luvas.[732]

Obteve-se, inicialmente, a grande ampliação dessa manufatura com algodão originário da Índia, que já era utilizado na Idade Média, trazido por rotas de caravanas através do Mediterrâneo; em Barchent, manufaturava-se o algodão mesclando-o com o linho.[733] Porém, no final do século 18, passou a ser importado do Caribe pela Alemanha, depois de ter sido forçada a pôr lá sua cultura, em quantidades aumentadas.[734] Assim, estabeleceram-se importantes centros algodoeiros municipais, que se instalaram fora das antigas regiões do linho, como Elberfeld; Plauen; Chemnite-Frankenberg e também em Augsburg.[735] Esse ramo de produção desloca-se, no curso do século 18, dos tradicionais centros muito ricos, como Aquisgrana e Colônia, para pequenas localidades de Voreifel. Esta manufatura era também ampliada na Silésia, na Boêmia e no Schwaben, onde especialmente a Companhia de Comércio de Tecidos Calwer tornou-se muito famosa.[736]

A manufatura de algodão, além do consumo interno da Alemanha tornou-se significativa no comércio de exportação para a Rússia e a Polônia. Alguns artigos, como roupas infantis, eram exportados em quantidades consideráveis ao mercado francês.[737]

Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 70.

[732] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 72.

[733] WEBER, op. cit., p. 69.

[734] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 202-238; WEBER, 2004, loc. cit.

[735] BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001. p. 103; WEBER, 2004, loc. cit.

[736] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, op. cit., p. 158.

[737] Somente a região de Aquisgrana era boa na manufatura de enxovais para bebês e ligada ao mercado francês com ponto principal em Paris. A importação da manufatura de algodão escoava com quantidade maior do que aquela da lã. Aqui interessa bem mais a matéria-prima. Já que as ovelhas no Eifel, na Silésia, e no Alba, da Schwabe, produziam por animal menos lã do que os merinos espanhóis, os centros alemães produtores de tecidos

As cidades serranas de Elberfeld e Barmen, Düsseldorf e Ratingen,[738] assim como Reheydt e Gladbach, à margem esquerda do Reno, utilizavam algodão americano e indiano obtido por meio da Holanda. De 1780 a 1790, pela participando da absorção do sistema de fiação inglês, essas cidades pertenciam tecnicamente aos mais avançados centros industriais da Europa Continental; de 1798 a 1800, seguiu-se a modernização das fábricas na Saxônia, o que rapidamente "elevou a Alemanha à categoria liderante das máquinas de fiação de algodão".[739] No ano de 1815, a fiação de chitas da Europa Continental atingiu mais de 1,5 milhão de máquinas de fiação; deste montante, um quarto encontrava-se na Saxônia.[740] As manufaturas de algodão do sudoeste alemão e as fábricas norte-suíças e da Alsácia, províncias algodoeiras dirigidas pelos franceses, faziam do grande território do alto Reno até o Jura uma grande região têxtil coesa.[741] Desde 1760, a economia algodoeira da Boêmia apresentava um contínuo crescimento e, por volta de 1840, o número de máquinas de fiação lá instaladas era semelhante ao das indústrias saxônias.[742] As fábricas de algodão eram as mais importantes compradoras de pigmentos oriundos de plantas tropicais e a primeira estamparia de chita alemã foi fundada em 1689, em Augsburg.[743] O desenvolvimento da indústria do algodão na Alemanha notadamente permanece sempre à sombra da grande concorrência inglesa, que só é possível enfrentar graças aos baixíssimos salários.

---

recebiam grande quantidade de lã espanhola e também portuguesa. O porto basco de Bilbao era o principal para exportação de lã para o nordeste. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 69.

[738] Em 1784, surgiu a primeira fábrica de fiação de algodão em Ratingen. NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 22 e 23.

[739] ZORN, Wolfgang. Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert. **Jahrbücher für Nationalökonomieund Stätistik**, v. 173, p. 432, 1961.

[740] WEBER, op. cit., p. 70.

[741] TANNER, Albert. Die Baumwollindustrie in der Ostschweiz 1750-1914.Von dre Protoindustrie zur Fabrik und Hausindustrie In: DITT, Karl; POLLARD, Sidney (Hrsg.). **Von der Heimarbeit in die Fabrik**. Industrialisierung und Arbeiterschaft in Leinen und Baumwollregionen West und Mitteleuropas während des 18. Jahrhunderts. Pederborn, 1992. p. 162.

[742] WEBER, 2004, loc. cit.

[743] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 70.

Assim, a indústria têxtil alemã ganha fama devido à sua alta qualidade: cambraias Aachen; sedas de Krefeld e Elberfeld; outras ainda pelos tecidos de lã, por exemplo, Augsburg, onde os primeiros teares Jacquard são introduzidos, em 1821.[744] O interesse por máquinas a vapor[745] possibilita o desenvolvimento da mineração e outras atividades, criando condições a outras indústrias alemãs, como de ferramentas e cutelaria.[746]

> A indústria da mineração ganha impulso graças às máquinas a vapor, que permitem bombeamento de água de minas cada vez mais profundas. O interesse dos reis prussianos manifestou-se a partir de 1776, quando Watt instala a primeira máquina de mineração inglesa. O primeiro motor a vapor funcional operou em 1789, com concurso de técnicos ingleses contratados.[747]

Do Decado de Beerg e do Condado de Wark, pertencentes à Vestfália, extraíam o carvão de pedra e forneciam, à época, os fornos do Essen no Norte, e os distritos de minério de ferro dos Nassau, localizados no Sul.[748] Desenvolvia-se, nessas duas pequenas regiões, o início da manufatura alemã de ferro.[749] Como no setor têxtil, as peças metalúrgicas de pequeno porte eram produzidas tanto em área rural como em área urbana;[750] a cutelaria produzida nessas regiões alemães tinha participação especialmente até no mercado mundial.[751]

A produção corrente da região eram lâminas e facas de serras e foices;[752] dedais; agulhas de costura; gancho e colchetes; arame e, desde 1805, artigos de bronze, como brocas,

---

[744] RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung. Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: Verlag, 1972. p. 73.
[745] Em 1785 começou-se a utilizar a máquina a vapor na mineração. NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 22 e 23.
[746] RÜBBERDT, op. cit., p. 74.
[747] Ibid.
[748] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 71.
[749] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 158.
[750] Também nessa atividade os produtos eram acabados em empreitas domesticas. WEBER, op. cit., p. 72.
[751] No começo do século 16, produziu-se aqui ,"com 30 mil ton. por ano. estimadas a metade do ferro de toda a Europa e esta situação só se alterou a partir do curso dos anos finais do século 18, com o progresso das indústrias inglesas e escocesas. WEBER, op. cit., p. 71.
[752] Principalmente das serranas Reimscheide Solingen.

limas, serras; desde o final do século 17, chapas e fechaduras de Velbert.[753] Superavam no mercado mundial os produtos fundidos e laminados da Inglaterra, por meio da técnica superior de forjamento.[754] "As lâminas de ferro seguiam através da Holanda, Bremen e Hamburgo para França, Espanha, Portugal e até o Mediterrâneo; foices para a Polônia, Rússia, Escandinávia, França e América".[755]

Em 1680, a Inglaterra proíbe a importação de artigos metalúrgicos alemães; em contrapartida, a América abriu-se ao mercado destes produtos, chegando, no final do século 18, a uma exportação sempre mais significativa. Mais da metade da produção de artigos metalúrgicos de pequeno porte da região de Remscheider seguia, à época, através de Colônia ou Duisburgo para a Holanda e de lá, em grande parte, atravessava o Atlântico, como também uma grande parte da produção de Iserlohn era embarcada através de Amsterdã com destino ao Atlântico. Os mais importantes compradores eram, pela visão do mercador Peter Müllensiefe, Espanha e Portugal.[756] O grande significado do espaço Atlântico para a manufatura metalúrgica da Alemanha Ocidental deu-se na primeira metade do século 18.[757]

A cidade de maior expressão neste ramo na Alemanha era Renscheid, que, por sua influência comercial, era chamada de "cidade marítima nas serras"; outra cidade importante era Lohn. Nelas estavam concentrados os principais atacadistas e exportadores do mercado exportador alemão neste ramo industrial.[758]

---

[753] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 71.

[754] Os trefilados marquenses eram, no século 18 e até inicio do 19, os mais reputados do mundo e os rolos de arame saíam de lá para todo o continente. Ibid.

[755] Ibid.

[756] Ibid.

[757] Em um navio espanhol naufragado na costa de Yucatán, em 1727, os arqueólogos marítimos puderam recolher mil pacotes de agulhas de costura de Aquisgrana. Eles tinham a etiqueta metálica do fabricante como se até hoje estivessem ainda destinadas ao mercado: "Hannes Esser von Ache". As manufaturas aquisgranas tinham, já no inicio do século 17, obtido monopólio tecnológico e liderança no mercado. Ibid., p. 72.

[758] WEBER, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München. Beck. 2004. p . 73.

As chapas, principalmente as de Ersgebirg, eram exportadas em grandes quantidades para França e Espanha, através de Hamburgo. O distrito de minas e fundições de Mansfeld-Eisleben foi o mais importante local onde se industrializava o cobre; as chapas dessa região eram de grande significado para os estaleiros navais espanhóis e franceses. Além disso, os territórios hamburgueses exportavam cobre húngaro de Banat e Walachei; dessa produção seguia também uma grande parte para uso militar do Império e, através de Trieste, exportava-se para a Baixa Itália, Espanha e Portugal.[759]

No final do século 17, Nürenberg tornou-se um importante centro da manufatura metalúrgica de alta especialização: a trefilação de ouro e prata;[760] bordados nos artigos conhecidos como leonenses, com fios de dimensões capilares em tecidos de luxo. Latões, botões metálicos, pentes, espelhos, óculos, brinquedos, pães de mel, entre outros artigos nurembergueses eram exportados, através da Holanda, para Itália, Espanha e Índias Ocidentais.[761]

Depois dos tecidos de linho e dos produtos metalúrgicos, os artigos de vidro ocupavam o terceiro lugar em nível de importância dos produtos de exportação do Império. Embora ao longo do século 18 a indústria vidreira se tenha desenvolvido em outras regiões alemãs, os boêmios permaneceram como os mais renomados fundidores de vidro e tinham fama semelhante aos venezianos.[762] Os vidreiros boêmios nos primeiros tempos, até o século 16, foram ambulantes e nômades; depois, foram acomodados pelos proprietários de terras florestais como arrendatários das matas. Já no final do século 16, encontravam-se fundições

---

[759] ZORN, Wolfgang. Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert. **Jahrbücher für Nationalökonomieund Stätistik**, v. 173, p. 442, 1961.
[760] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 74.
[761] ZORN, op. cit., p. 443.
[762] Com eles, algumas das técnicas italianas foram objeto de formas precursoras de espionagem industrial. WEBER, op. cit., p. 75.

em quase todos os feudos florestais da Boêmia,[763] tendo sua maior concentração, em sua maioria no extremo-norte da região;[764] os vidreiros estabeleceram suas próprias redes operacionais de comércio e, no século 18, já haviam grandes filiais das companhias comerciais boêmias de vidros, especialmente na península Ibérica e na América espanhola.[765] Uma razão para o êxito dos boêmios foi o custo salarial vantajoso que os centro-europeus usufruíam em comparação com os padrões europeus ocidentais ou americanos.[766] Entre outros fatores de indicação da concentração industrial de tais regiões, os preços de cereais nessas regiões boêmias fronteiriças encontravam-se acima dos praticados no interior tcheco pelo menos no século 19.[767]

Na segunda metade do século 18, a época do brilho para o comércio vidreiro boêmio sofreu semelhante recaída, como o ocorrido no comércio de linho.[768] Pois antes mesmo das guerras continentais, Portugal e França, já haviam estabelecido proibição da importação de vidro. Outro fator complicador para o desenvolvimento dessa indústria foi a forte elevação de

---

[763] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 232.

[764] Essa concentração era próxima à situação do combustível e também atribuível ao especial engajamento dos senhores de terras da época. O Conde Josef Johann Maximilian Kinsky, Senhorio Bürgstein, deu "um exemplo excepcional de iniciativa e interesse ao Senhoriado na construção de uma estrutura proto-industrial. Ele começou, por volta da metade do século, a entregar aos pequenos colonos as terras senhoriais menos rentáveis para que eles operassem manufaturas domésticas e, em 1756, fundou uma escola de fiação. Em 1765, fundou a primeira estamparia, lapidadoras de vidro, duas fábricas de espelho em Velenice e em Lindava, no setor do seu senhorio – a correspondente marcenaria para os entalhes e a douração dos quadros, bem como uma produção de esferas de vidro". Conforme relato de 1774, as manufaturas de Kinsky, à época, ocupavam 2.526 pessoas. WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 75.

[765] Ibid.

[766] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, 1977, loc. cit.

[767] A indústria mesmo proporcionou à população assentada na região fronteiriça possibilidades aquisitivas duradouras; a criação de uma população com capacidade aquisitiva maior média do país tornou necessária a elevação dos preços dos cereais como forma de manter essa população duradouramente sedentária. O aumento, apesar disso, dominou também nessa região manufatureira até pelo menos os anos 1770, um balanço muito precário entre o desenvolvimento demográfico e as possibilidades de abastecimento. A elevação de preços corresponderia, nas tais regiões, a uma elevada monetarização da economia do dia-a-dia. Pressuposto essencial para a crescente melhoria do abastecimento da região era, em qualquer caso, a venda sem êxito dos produtos das manufaturas no mercado mundial; ela foi atingida, principalmente no Senhorio Bürgstein, através da iniciativa das companhias comerciais de classe média e a demanda senhorial. Do lado estatal, apareceram, de vez em quando, mais estorvos burocráticos do que suporte. WEBER, op. cit., p. 78.

[768] KLÍMA, Arnost. Glassmarking Industry und Tradde in Bohemia in the 17th and 18th Centuries. **Journal of European Economic History**, v. 13, p. 519, 1984.

preços da madeira e da potassa e também da areia, que são as mais importantes matérias-primas para a produção deste artigo.[769] Outro ramo bastante importante na manufatura nas regiões rurais alemãs da Floresta Negra eram os relógios.[770] Os contemporâneos impressionavam-se com as cifras da produção que atingiam, por volta de 1800, quase 150 mil e, por volta de 1840, acima de 550 mil relógios.[771] Segundo Weber, assim como a manufatura vidreira boêmia a fabricação de relógios na Floresta Negra começou na segunda metade do século 17, possivelmente com a colaboração do espírito monástico e seguramente sob impulso o das técnicas amplamente desenvolvidas do ofício de madeireiro. Esta manufatura estruturada como indústria doméstica tinha nas corporações, normalmente, classificações assumidas como mestre, oficial, aprendiz.[772] Essa produção proporcionou o desenvolvimento constante de máquinas e ferramentas, como torno mecânico e torno revólver, furadeiras e outros. Tal produção de manufaturas domésticas, que fabricavam anualmente dez mil relógios, não poderia assentar-se somente no mercado interno, mas participar do mercado externo. Ainda no século 17, os relógios da Floresta Negra, através de vendedores ambulantes da região, chegava até a Rússia, ilhas britânicas, Portugal e, na metade do século 18, chegam até a América do Norte.[773]

Portanto, com o término das guerras napoleônicas, a restauração da nova ordem com Congresso de Viena, de 1814 a 1815,[774] e o fim dos pactos coloniais conduziram às manufaturas de exportação e às indústrias alemãs, encontravam-se ante uma nova situação e alguns governos e comerciantes procuraram inserir cada vez mais seus Estados nos novos

---

[769] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 78.
[770] KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977. p. 232.
[771] WEBER, op. cit., p. 79.
[772] KRIEDTE; MEDICK; SCHLUMBOHM, 1977, loc. cit.
[773] WEBER, 2004, loc. cit.
[774] **Atas do Congresso de Viena**. Documento manuscrito original. Itamaraty, lata 198, maço 03, pasta 01. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

mercados atlânticos a partir de duas medidas inter-relacionadas:[775] a primeira, por meio do estabelecimento de casas comerciais nos principais portos da América Latina e Caribe, com o fim de abastecer seus países com matérias-primas e alimentos e também abrir mercado para a exportação dos produtos da sua indústria;[776] a segunda medida foi o fomento à emigração de camponeses sem terra, de artífices desempregados, mesmo de pessoas consideradas nocivas à sociedade e da ralé desocupada.[777] Na verdade, a economia, européia foi afetada principalmente pelo Bloqueio, porém, ao mesmo tempo, ocorreram significativos impulsos de modernização técnica.[778]

Como já vimos, a Prússia é um exemplo desta situação, pois cresceu enormemente através dos novos negócios na província do Reno.[779] Na Comissão Regional do Comércio e Manufatura de Münster, que era agora prussiana, proporciona-se a solução dos problemas econômicos direcionando o próprio comércio direto sobre o Atlântico: "A América revolucionada mostra-se como um novo campo luminoso para oferecer a venda das nossas mercadorias precedentes e salvar nossas fábricas da ruína".[780] Seguramente, o espaço econômico alemão deve ser avaliado, segundo Weber, como o mais importante parceiro

---

[775] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 33.

[776] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Visconde de Inhambupe. Hamburgo, 10 de junho de 1826. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1924-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[777] "Tendo à minha despedida do Brasil recebido instruções diretas de Sua Majestade El Rei Nosso Senhor, para favorecer daqui a Emigração para o Brasil de pessoas industriosas e necessárias às artes Mecânicas e Lavradores das Terras, como também para a Mineração das minas de metal, e oferecendo-se agora uma ocasião oportuna para cumprir com as Reais Ordens, mandando várias Famílias que se oferecem só com a paga do transporte e nutrição, desejo realizar a minha primeira expedição, antes que algum sucesso Político o possa embaraçar; e vendo que não posso aproveitar a ocasião por falta dos fundos necessários, havendo mais de quinhentas Famílias que desejam gozar deste benefício, recorri ao Zelo, e à decisiva vontade de V. Ex.ª". Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros português em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, aos Governadores do Reino de Portugal. Hamburgo, 13 de fevereiro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo de 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[778] CROUZET, François M. Wars, Blockade, and Economic Change in Europe, 1792-1815. In: INGELMANN, Stanley (Hrsg.). **Trade and the Industrial Revolution, 1700-1850**. Bd. 2. Chaltenham, 1996. p. 191.

[779] LENZ, op. cit., p. 43.

econômico transatlântico no geral, fator confirmado igualmente a partir da perspectiva francesa.[781] Através de toda essa dinâmica, torna-se cada vez mais evidente que a maneira de proceder dos mercadores hamburgueses foi muito eficazmente praticada. O comércio direto com os portos atlânticos ocidentais europeus podia, em todo, coexistir com a compra dessas mercadorias da Holanda, preconizada por Leibniz.[782]

---

[780] WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004. p. 85.
[781] Ibid.
[782] WEBER, Klaus, Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München. Beck. 2004. p.85.

CAPÍTULO 2 HAMBURGO E O IMPÉRIO LUSO-BRASILEIRO

Este capítulo tem como objetivo a análise das relações comerciais entre estes três países. Abordaremos, em primeiro lugar as relações comerciais entre Portugal e Hamburgo e, num segundo momento, as relações entre Hamburgo e Brasil, com destaque à diminuição das relações hamburguesas com Portugal e, contemporaneamente, o aumento com o recém-independente Império brasileiro.

2.1 RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO

O relato do contador do Império português, na introdução a Balança de comércio de 1827, revela-nos o conceito de comércio dos portugueses e suas preocupações em fortalecer sempre mais estes veículos para manter o equilíbrio econômico de seu país, que sofrera muito as conseqüências da perda da colônia brasileira, fonte de sua subsistência. As relações comerciais com Hamburgo foram essenciais no comércio português, gerando-lhe imensos lucros no comércio das reexportações de produtos coloniais:

> É certo que a indústria comercial tem sido a origem da opulência e civilização de todas as nações que mais a têm freqüentado, já pelas comunicações que lhe abriu com os povos mais remotos, pelas riquezas que lhes adquiria e, deste modo, aumentaram a sua indústria fabril e agrícola, proporcionando a abundância de todos os produtos para o consumo interno e deram ao comércio novas facilidades, porém, as nações antigas não tinham o conhecimento que precisavam do seu comércio e não podiam calcular com, certeza, sobre os seus recursos e as nações modernas mais instruídas e especuladoras que formalizam a Balança Geral do seu comércio, tem de baixo de um só ponto de vista, ampla notícia dos produtos da sua indústria, que são mais ou menos procurados a quantidade e qualidade dos que necessitam as especulações prejudiciais e lucrativas e o resultado final de todas as transações aproveitando-se das vantagens que lhes apresentam das oportunas providências em benefício da Nação em Geral.[794]

[794] **BGC**, 1827. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Naturalmente, a sociedade portuguesa na Europa foi assimilando, aos poucos, de geração a geração, as manifestações destas diferenciações. Como vemos pela explicação do contador do Estado, o viver lusitano foi-se moldando nesse entrecruzar de mudanças díspares e na comodidade de ter, por bons preços, gêneros que não necessitavam ser cultivados em próprio solo ou que não os produzia com qualidades. Os homens de negócios portugueses iam cada vez mais se aperfeiçoando na arte do comércio e da indústria, proporcionando lucros elevados.[795]

> É, pois, a navegação quem lhe facilita estas necessárias permutações procurando correspondências com os países mais remotos e então o comércio vem a ser uma das fontes donde emanam novas riquezas, novas prosperidades, animando a indústria e aumentando a circulação em benefício recíproco dos povos.[796]

De fato, os rendimentos do Estado português provieram, durante vários séculos, principalmente da esfera comercial, nomeadamente comércio colonial, atividade de natureza capitalista que fugia, portanto, à estrutura senhoril e envolvia tanto a produção agrícola como o comércio interno. Durante todo o século 18, o comércio colonial continuou a ser a principal fonte de receita pública.[797]

---

[795] "A Europa, Tallyrand, não é hoje a mesma que era há trezentos anos, tempo em que os seus costumes eram mais sombrios. E que tinha, menos avareza, porque tinha menos luxo [...] A descoberta do continente da América e a passagem para a Índia [...] fizeram uma espantosa revolução nos nossos costumes e hoje não são quase naturais. De dia em dia, elas se têm aumentado, e crescido, de maneira que recebendo os Países Ultramarinos, a Lei da Europa, esta não é menos sua vassala pela dependência em que esta deles. São, pois, necessárias à Europa, no estado atual das coisas, as relações comerciais com as outras partes do mundo para poder viver com mais comodidades e até para poder conservar sua indústria, as suas manufaturas, ou fábricas, e este espírito de atividade e de invasão que a tem elevado a um alto ponto de civilização de riqueza e de poder. Temos, portanto, que a idéia de uma Monarquia Universal envolve também em si um absoluto Domínio sobre o comércio das outras partes do Mundo". Entrevista do ex-abade Seyes com o ex-bispo Tallyrand, obra póstuma do Excelentíssimo e Reverendíssimo Arcebispo de Goa. Primaz do Oriente, Dom Francisco de Assumpção e Brito. Continuada e adaptada às circunstâncias presentes. É da autoria do Padre Lourenço Justiniano Osório. **Dicionário Bibliográfico português**. Estudos de Francisco Inocêncio da Silva, etc. continuado por Brito Aranha, v. XIII, p. 316-317.

[796] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[797] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

> Estes princípios ligados entre si facilitam a abundância de todo o necessário para a manutenção dos seus habitantes e as populações crescerem; proporciona às fábricas meios de laborar e as artes se aperfeiçoam, dilatam as relações com as Nações estranhas; a marinha aumenta, e os povos se civilizam, e, finalmente, todos se empregam em trabalhos úteis e lucrativos, e a independência se consolida.[798]

Só quando principiou a integração do Brasil à área de influência britânica surgiu, de forma dramática, a necessidade inadiável de criar novas fontes de rendimentos públicos. A perda do Brasil afetou, então, os alicerces de toda a estrutura social, não unicamente por motivos econômicos, dificuldades de escoamento e produção agrícola e industrial e diminuição de áreas de investimentos, mas igualmente devido à problemática financeira. O Estado vai agora se encontrar em face de uma imperiosa reorganização do sistema fiscal insolúvel no quadro socioeconômico existente. Assim, a própria crise do aparelho do Estado do Antigo Regime se imbricou na desagregação do império colonial luso-brasileiro e em sua inserção nesta zona de influência britânica.

Entre as Nações estrangeiras, Portugal desempenhou em Hamburgo um papel muito significativo e importante e vice-versa. A circunstância dos portos da cidade hanseática e de Lisboa serem entradas naturais da Europa, pontes de suas relações com o exterior, obrigou precocemente os dois empórios a entrarem em contato mútuo.[799] A mesma razão trouxe a Lisboa, na época dos descobrimentos, muitos comerciantes hamburgueses. Outro aspecto importante foi o deslocamento de significativa parcela de judeus para Hamburgo, que foram expulsos de Portugal.[800] Estes judeus portugueses constituíram comunidade própria, que não se dissolveu em quatro séculos de vicissitudes. Em 1935, ainda se podia ver na Jungiusstrasse o cemitério dos sefarditas portugueses, com epitáfios escritos no idioma português. Muitos

---

[798] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[799] SILVEIRA, Luis. **Portugal nos Arquivos dos Estrangeiros**. Manuscritos portugueses da Biblioteca Estadual de Hamburgo, Instituto para a Alta Cultura. Hamburgo, p. 6-7, 1946.
[800] BRAUDEL, Fernand. **Civilização Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 134. v. 2.

alemães, principalmente hamburgueses, estabeleceram-se em Lisboa, como comerciantes, homens de negócios, a exemplo de Bento Guilherme Rahmeyer, em 1705.[801]

Portugal,[802] que permitiu a permanência dos judeus e os tolerava até 1492, foi o ponto de partida de uma outra grande emigração, onde Amsterdã e Hamburgo tornaram-se pontos privilegiados de chegada de mercadores enriquecidos, ou que se enriqueceram rapidamente.[803] Não há dúvidas, segundo Braudel, de que os judeus contribuíram para a expansão comercial direcionada à península Ibérica:

> Centralizado em Lisboa, estendendo as duas margens do Atlântico, africana e americana, ligado ao Pacífico e ao Extremo-Oriente, o sistema português é uma imensa rede que se expande pelo Novo Mundo em dez ou vinte anos. Esta viva expansão é um fato de importância internacional. Sem ela talvez Portugal não se teria "restaurado" em 1640, isto é, não teria recuperado a sua independência diante da Espanha.[804]

Kelenbenz afirma que também os judeus estão, com certeza, envolvidos entre os obreiros das primeiras grandezas coloniais da América, especialmente no que diz respeito à expansão da cana de açúcar e ao comércio do açúcar no Brasil e nas Antilhas.[805]

Os alemães participaram, com os portugueses, das grandes navegações, pois, desde que iniciou a circunavegação, em busca do caminho[806] marítimo para as índias, Portugal passou a empregar alemães em suas caravelas.[807] Hans Pothorst, capitão de Hamburgo, estava com

---

[801] SILVEIRA, Luis. **Portugal nos Arquivos dos Estrangeiros**. Manuscritos portugueses da Biblioteca Estadual de Hamburgo, Instituto para a Alta Cultura. Hamburgo, p. 6-7, 1946.

[802] "Os judeus, expulsos da Espanha e da Sicília, em 1492, e de Nápoles em 1541". MILANO, Atílio. Storia degli Ebrei in Itália, 1963, p. 218. In: BRAUDEL. Fernand. **Das Mittelmeer und die Mediterrane welt in der Epoche Philipps II**. Bd1. Frankfurt, 1990. p. 151. "Exilados, dividem-se seguindo duas direções, o Mediterrâneo e o Atlântico. Na Turquia, em Salônica, em Brussa, em Istambul e em Andrinopla, os mercadores judeus fizeram, já no século 16, enormes fortunas como comerciantes ou arrematantes de impostos. In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 134. v. 2.

[803] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 10.

[804] BRAUDEL, 1998. p. 134.

[805] HELLENBENZ, Hermann. **Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts**. Wiesbaden, 1958. p. 101.

[806] EVERLING, E. **Erfindungen und Forschritte, unter mitarbeit von Börge Houmann Alfred Ridh Weye Band H, Meer und Luft**. Berlim: Gafion, p. 34.

[807] OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 48. v. 1.

Pedro Álvares Cabral na viagem para o Brasil. D. Henrique, o navegador (1394-1460), fundou, em Sagres, um centro para ciências náuticas com um arsenal marítimo e um observatório astronômico; entre os técnicos, construtores, astrônomos, cosmográficos e peritos náuticos incluíam-se muitos alemães, por isso, quando se transferiu para Portugal o predomínio no setor da navegação marítima, era a liga das cidades hanseáticas alemã, pois a hansa era uma importante potência naval.[808]

Em 1489, um grupo de 53 homens alemães trabalhava em Lisboa no corpo de bombeiros a serviço do conselho ultramarino;[809] alguns deles participaram da expedição de Pedro Álvares Cabral, que, em 1500, chegou ao Brasil: "Entre a expedição para o Brasil com Pedro Álvares Cabral, encontravam-se também alguns alemães, 35 homens de Artilharia".[810]

Apenas 14 anos após a chegada dos portugueses ao novo continente, a primeira informação impressa sobre o Brasil, chamada *Presillg Landt*, chegou à Alemanha.[811]

> A casa comercial da riquíssima família Fugger, de negociante da Antuérpia, Helrinymus Geyrung Aus Presillg Landt, publicada em Nuremberg , com a notícia da viagem de D. Nuno Manuel e Cristovam de Haro, sob as ordens do Rei de Portugal, D. Manuel, à costa oriental da América do Sul, até a embarcadura do Rio do Prata.[812]

Um dos nomes alemães de importância, na relação Portugal-Alemanha, é Martin Behaim, que chegou a Portugal em 1484, e trabalhou no aperfeiçoamento do aparelho náutico dos navegadores portugueses.[813] Outro homem importante também nesta relação entre alemães e portugueses é o mestre João Alemão, que foi mestre dos navegadores portugueses nas determinações das longitudes. Muitos outros alemães contribuíram de modo notável para

---

[808] EVERLING, E. **Erfindungen und Forschritte, unter mitarbeit von Börge Houmann Alfred Ridh Weye Band H, Meer und Luft**. Berlim: Gafion, p. 34.
[809] OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 48. v. 1.
[810] Ibidem, p. 49.
[811] OBERACKER Jr., op. cit., p. 49
[812] Cópia de Neuen Zeytung Auss Presillg Landt, Nürnberg. Hilronyymus Holtzel, 151114, In: Brasilien – Bibliotek der Robert Baack Gmbh Katalog Band I Deutsche Verlags Anstalt, Stuttgart, 1983, p 10.11.

a estruturação e organização do território brasileiro, que séculos depois se tornou a Nação brasileira, como Martin Waldseemüller, cartógrafo, e Matias Ringamam deram o nome de América ao novo continente, em 1507, em seu famoso mapa-múndi.[814]

Simon Seitz, que representava os Welser, de Augsburgo, e Ulrich Ehinger, em 1503, receberam a concessão de comerciarem os produtos que vinham das terras recém-descobertas; calculavam que, apesar das notícias que chegaram a Lisboa sobre as novas terras descobertas, dentro de uma visão econômica, não eram tão brilhantes como as notícias que se traziam da África e da Índia.[815] É bem provável que eles já tenham participado da equipagem dos navios de Fernão de Noronha, que havia recebido um contrato de comércio com o Brasil que se esgotava em 1505.[816] A mais importante mercadoria que se extraía da nova terra era o pau-brasil, antes era trazido da Índia via Veneza.[817]

Primeiramente, Cabral batizou a nova terra de "Terra de Santa Cruz", porém, devido a esta madeira cor de brasa, a terra recebeu o nome de Brasil.[818] Pouco anos depois, ainda nas primeiras décadas do século 16, Müller, representante dos comerciantes da parte alta da Alemanha, havia conhecido o novo comércio em Lisboa e fazia suas anotações a respeito das mercadorias do ultramar, citando em primeiro lugar o pau-brasil e, em seguida, nomes de

---

[813] OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 49. v. 1.
[814] Ibid.
[815] Ibid. "O interesse inicial destes alemães pelo Brasil se perde depois de algum tempo, porque as especiarias que vinham da Índia, as mercadorias da África e o açúcar das ilhas do Atlântico, superavam o interesse pelas mercadorias brasileiras. Fora isso, Portugal desperta uma rápida concorrência na hispânica Sevilha, o *Neu Zeitung Aus Presillg Landt*, folheto que o impressor Erhart Öglin publica em torno de 1514, chama atenção para as mercadorias do Brasil. O impressor Öglin, cuja publicação era cópia de uma carta redigida na ilha da Madeira anunciava que Málaga, o centro asiático do comércio de cravos e outras drogas, segundo o seu ponto de vista, estaria não mais que A 600 milhas de distância do Brasil. Por esse motivo, o Brasil poderia servir apenas como uma orientação; uma direção, para se chegar mais além, as 'ilhas das especiarias' à Málaga". KELLENBENZ. Hermann. **The Role of the Great Upper German families in Financing the Discoverie**, p. 48; KELLENBENZ, Hermann. **As relações econômicas entre o Brasil e a Alemanha na época colonial**. Recife: Imprensa Oficial. Arquivo Público Estadual, 1961. p. 7-35.
[816] OBERACKER Jr., 1985, loc. cit.
[817] Cf. MAURO, Fredérich. Le Portugal et l'Atlantique 1570-1670, Paris 1960. In: KELLENBENZ, 1985, loc. cit.
[818] OBERACKER Jr., 1985, loc. cit.

diferentes resinas, macacos e papagaios.[819] Havia ainda outro fator: as casas comerciais Függer e Welser faziam empréstimos aos senhores espanhóis e portugueses, o que lhes facilitava participar dos empreendimentos ultramarinos. Encontramo-los não apenas na América Central, São Domingo, Cuba e México, mas também no sul do continente.[820] Os Függer não foram adiante em seus planos coloniais, mas os Welser dirigiam-se à Venezuela e acompanharam as expedições ao Sul até La Plata. Hans Brumberger de Maiz e Kasimir Nuremberg foram cofundadores do primeiro assentamento europeu na Argentina.[821]

As relações comerciais entre Portugal e Hamburgo, no final do século 16 e início do século 17, foram condicionadas pela posição da Feitoria de Antuérpia[822] e limitada pela posição que os mercadores alemães ocupavam no comércio internacional dos metais e na mineração da prata e do cobre: "Dom Manuel foi sempre prisioneiro desta realidade inexorável e, sem fundos financeiros próprios, procurou garantir os metais contra as especiarias."[823] Esta estratégia se tornou importante para o desenvolvimento dos mercadores alemães em Lisboa.

Segundo Kelenbenz, os hamburgueses já freqüentavam os portos portugueses e espanhóis desde a Idade Média.[824] Entretanto, os objetivos da navegação hamburguesa tinham como meta comercial os mares do Norte e do Báltico, enquanto os navegadores de Konstanz, Ulm, Memmingen, Augsburgo e Nuremberg podiam contar, nas décadas dos descobrimentos,

---

[819] MÜLLER, Karl-Otto. **Welthandel Sbäuche 1480-1500 (Deutsche Handelsakten des Mittelalters undneuzeit**. Stuttgart, 1934. p. 6-8.

[820] KELLENBENZ, Hermann. Phasenef des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 93.

[821] Hülsen, técnico alemão, constituiu o primeiro engenho de açúcar movido à água em São Vicente. Em 1550, Erasmus Schetz, Heliodor Eoban Hesse, participaram da fundação do Rio de Janeiro. Hans Staden 1525-1576. Urich Schimied; utz Schmidl; Arnual von Holland; Sebald Lins comerciante. OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 49. v. 1.

[822] "Embora os Países Baixos disputassem com Portugal e Espanha possessões na América e inúmeros alemães estiveram presentes quando as forças da companhia das Índias Ocidentais ocuparam o nordeste brasileiro (1630-1654). Porém, em 1648, os Países Baixos, entre eles a Antuérpia, então se separou, mediante assinatura do Tratado de Westphalen, do Sacro Império Romano Germânico, a Alemanha perdeu os núcleos mercantis mais dinâmicos, bem como os portos responsáveis pela maior parte do seu comércio marítimo, só posteriormente substituído pelas cidades hanseáticas". OBERACKER Jr., op. cit., p. 56.

[823] Cf. ALMEIDA, A. A. Marques. **Capitais e Capitalistas no comércio da Especiaria, o Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549)**. Aproximação de um Estudo de Geofinança. Lisboa: Cosmos, 1993. p. 55.

[824] KELLENBENZ, Hermann. Phasenef des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 88.

com suas ligações via italianos, franceses meridionais e holandeses de grande importância e os mercados ibéricos. Sendo assim, era, para eles, natural a participação em expedições partidas de Lisboa, da costa galeza e andaluza pelas recém-abertas rotas marítimas às terras desconhecidas.[825]

No dia 13 de fevereiro de 1503, os alemães foram beneficiados com privilégios concedido por D. Manuel, permitindo o comércio em Lisboa e lhes deu prerrogativas.[826] Outros privilégios foram concedidos em 1504, 1509 e 1511.[827] D. João III, em 1526, fez novas concessões a pedido dos mercadores, que demandavam a renovação dos privilégios e requeriam tratamento favorável para si e suas mercadorias.[828] Em 1530, o mesmo monarca indicou o corregedor do Estado civil de Lisboa, João Vaz, para juiz dos mercadores alemães e de todos os outros privilegiados.[829] Na verdade, a feitoria de Antuérpia foi determinante nas mudanças dos interesses alemães de Veneza para Lisboa, onde operaram a partir de 1502.[830]

Em 1476, foi criada a sociedade comercial dos irmãos Welser, que manteve contato com a Itália, dedicando-se ao tráfico de têxteis e especiarias. Iniciou, em 1490, a exploração das minas de prata do Tirol e na Saxônia. Os Welser foram os primeiros alemães a se estabelecerem em Portugal e suas relações comerciais tiveram início desde o começo das

---

[825] Ibid.

[826] A carta de privilégio de 30 de agosto de 1509 e o apêndice de 7 de fevereiro de 1511, tinham uma validade de 15 anos. PEREIRA, Joachim da Silva. **Resumo ou index dos Alvarás, cartas, Decretos, foraes, leys, privilégios, prosoens, e Regimentos que alguns Monarcas deste Reino de Portugal pallaram para bom regimem dos seus vassalos**. Coimbra: Real impressão da Universidade, 1786. p. 19.

[827] Ibid.

[828] O Rei concedeu as pretensões dos mercadores alemães, prorrogando por mais 15 anos os privilégios. Cf. ALMEIDA, A. A. Marques. **Capitais e Capitalistas no comércio da Especiaria, o Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549)**. Aproximação de um Estudo de Geofinança. Lisboa: Cosmos, 1993. p. 56.

[829] PEREIRA, Joachim da Silva. **Resumo ou index dos Alvarás, cartas, Decretos, foraes, leys, privilégios, prosoens, e Regimentos que alguns Monarcas deste Reino de Portugal pallaram para bom regimem dos seus vassalos**. Coimbra: Real impressão da Universidade, 1786. p. 23.

[830] GODINHO, Magalhães Vitorino. **L'Economie de L'Empire Portugais aus. XV.e et XVI.e siècles**. Paris: SEVPEN, 1969. p. 555. Confere a carta do genovês Cassiano Del Negro de Lisboa, a 29 de agosto de 1503: "Et gea sono qui alaini alemani de la compagnia Granda de Alemani, li qual se hanno obliga a questo sereníssimo re de meter qui casa, et lui li ha dato libertá et ha li facto de boni partiti (...) intanto Che é da creder Che el trato de le spetis, pasiera da Itália qui (...)". M. Marino SANUTO, T. V, 1881, col 318 / 319.

plantações de açúcar na ilha da Madeira.[831] O ano de 1498 assinalou a criação da companhia Welser, que procedia da associação dos primogênitos de Lucas Welser e Hans Vohlin, Anton Welser e Konrad Vohlin, que tornaram sua companhia a maior da época; a sede ficava em Ausburgo e possuía várias filiais nas principais praças da Europa.[832] Comercializava-se lãs inglesas, panos de Flandres, festões da Alemanha do Sul, prata e especiarias.[833]

Em 1503, foi instalada uma filial em Lisboa e, no mesmo ano, seu representante, Simon Reitz, fez negociações com o monarca de Portugal para comprar mercadorias da Índia a uma taxa de 5%, enquanto os outros mercadores pagavam 10%.[834] Os anos mais importantes da companhia Welser em Portugal foram de 1520 a 1530, sendo responsáveis pela compra de grandes quantidades de especiarias do governo português.[835] A partir de 1530, Lisboa deixou de lhes merecer interesse e a companhia retomou os interesses nos mercados italianos e o Norte da Europa.[836]

Outra família de comerciantes alemães muito importante que se instalou em Lisboa, em 1503, foram os Függer, procedentes de Ausburgo.[837] Os Hulscher, oriundos da Baixa Alemanha, tendo contatos familiares em Hamburgo e Bremen, possuíam casas comerciais em Lisboa, Antuérpia e Hamburgo, e mantinham contato com a ilha da Madeira e o Brasil por conta do açúcar;[838] tiveram grande sucesso nas relações comerciais com Portugal. Os

---

[831] Cf. Carta de Ruy Fernandez a D. Manuel, datada de Augsburgo aos 9 de dezembro de 1519: "Item depois me falou a companhia dos Olzeres a qual he a mais antiga casa que Vossa Alteza tem em vossos Reinos". Antt, cc I, 25, doc 75, Apud Maria do Rosário de Sampaio Themudo Barata Rui Fernandes de Almada, Diplomata Português do século XVI doc. XXI p. 214. In: ALMEIDA, A. A. Marques. **Capitais e Capitalistas no comércio da Especiaria, o Eixo Lisboa-Antuérpia 1501-1549**. Aproximação de um Estudo de Geofinança. Lisboa: Cosmos, 1993. p. 56.

[832] KELLENBENZ, Hermann. Phasenef des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 88.

[833] ALMEIDA, 1993, loc. cit.

[834] KELLENBNZ, Hermann. Entrada "Welser". In: **Dicionário de História de Portugal**, v. IV, 1971, p. 349.

[835] RAU, Virginia "Alguns aspectos das relações Luso-alemão nos princípios do século XVI, p. 287; KELLENBENZ, 1971, loc. cit.

[836] KELLENBENZ, 1960, loc. cit.

[837] SCHORER, Maria Tereza, notas para o estudo das relações dos banqueiros alemães com o empreendimento colonial dos paises ibéricos na América no século XVI, p. 228. In: ALMEIDA, 1993, p. 58.

[838] SCHORER, Maria Tereza, notas para o estudo das relações dos banqueiros alemães com o empreendimento colonial dos paises ibéricos na América no século XVI, p. 228. In: ALMEIDA, 1993, p. 60.

Hoechstetter eram oriundos de Ausburgo e, desde 1486, mantinham uma filial em Antuérpia.[839]

A família Imhoff, de Nuremberg, instalou-se em Portugal em 1504. Dedicava muitíssimo ao comércio das especiarias, fundando em Lisboa uma feitoria para gestão dos seus negócios e participando das expedições às Índias, com significativos empréstimos.[840]

Outra família alemã de importância nos negócios em Portugal, no século 16, foram os Schetz, que se instalou em Antuérpia e se dedicava ao comércio e às atividades bancárias; também teve volumosa participação na indústria do açúcar no Brasil.[841] Além das famílias de comerciantes, instalaram-se em Portugal muitas outras.[842]

O comércio do açúcar foi o principal motivo que levou os alemães a se instalarem em Lisboa, especialmente pela comercialização do açúcar brasileiro.[843] Hamburgo, no final do século 16 e início do século 17, importou quantidades consideráveis de açúcar do Brasil;[844] por esse motivo, instalaram suas casas de comércio em Lisboa, no século 16, com o interesse no açúcar brasileiro e, em 1612, instalam-se em Pernambuco, interessados no comércio do açúcar.[845] Segundo Baasch, em seus estudos sobre as relações dos hamburgueses com os portugueses, já no século 17, o comércio direto de Hamburgo com o Brasil era intenso. Em 1590, 19 navios mercantes de Hamburgo aportaram em Hamburgo carregados de produtos do Brasil.[846]

---

[839] SA, Artur Moreira de. **O Humanista Erasmo de Roterdã e os Erasmos do Brasil no século XVI**, p. 449.
[840] GODINHO, Magalhães Vitorino. **L'Economie de L'Empire Portugais aus. XV.e et XVI.e siècles**. Paris: SEVPEN, 1969. p. 555. Confere a carta do genovês Cassiano Del Negro de Lisboa, a 29 de agosto de 1503.
[841] SA, op. cit., p. 449.
[842] Como os Herwart, os Hulscher e os Cron. KELLENBENZ, Hermann, entrada Cron. In: Dicionário de Historia de Portugal, v. I, 1963, p. 752.
[843] HANDEL Buch. Darin angezeigt Wird Welcher Gestalt in den fürnembsten Handelssten Europe, allerley Wahren anfencklich Kaufft dieselbig Wider mit nutz Verkaufft Werden. Nordberg, 1558. In: KELLENBENZ, KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 94
[844] Ibid., p. 95.
[845] Ibid.

[846] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 10.

O comércio entre Portugal e Hamburgo já acontecia anteriormente à descoberta da América. Os produtos brasileiros foram os primeiros responsáveis por esse tão importante e intenso comércio, em especial o açúcar, como poderemos mais adiante constatar. Os hamburgueses cultivavam com grande estima essa relação, tendo Portugal como importante aliado. A carta do Senado de Hamburgo enviada ao Rei de Portugal, por ocasião do desastre do terremoto em Lisboa, mostra-nos esse interesse em ajudar a Lisboa a se reconstruir:

> Provera a Deus que nós pudéssemos, pela vontade que temos, acudir com grandes socorros dignos todos da restauração de alma a Corte Régia da qual somos amantíssimos aliados, contudo, nos atrevemos a oferecer tudo quanto está nas nossas forças, confiantes e firmes na nossa esperança que um príncipe tão benigno como V. M. tributará a nossa fiel vontade o que falta no nosso oferecimento, pelo qual mandamos preparar alguns navios com madeiras e outras coisas necessárias para levantar edifícios...[847]

A tabela 9 nos mostra com clareza a movimentação comercial que Hamburgo mantinha com as várias Nações européias; entre elas encontramos Portugal, com uma significativa presença. A navegação em geral, entre o Norte da Europa e Portugal, era evitada por conta dos perigos no mar. Especialmente nos anos de 1765-1775, as viagens entre Portugal e Hamburgo aconteciam ocasionalmente, pois os hamburgueses evitavam a costa oeste da península Ibérica devido ao perigo barbaresco.[848]

As aportagens portuguesas marcaram uma significativa e sensível presença crescente em Hamburgo, mas se intensificam na virada do século 18 para o 19, quando se deu um crescimento vertiginoso da presença dos produtos portugueses em Hamburgo:

> Persuadido do muito que V. Ex.ª se interessa no aumento do Comércio dos Reinos de Sua Majestade, não devo ocultar que este, no decurso do ano expirado, foi sumamente florido, avultado e lucrativo, para os negociantes portugueses, que para esta cidade dirigiram os seus efeitos. De Lisboa e do Porto, só de açúcares, se importaram aqui perto de 18.000 caixas, que se puderam calcular no valor de 4 até

---

[847] Cópia da carta que escreveu o Senado de Hamburgo a El Rey de Portugal no dia 8 de dezembro de 1755. In: SILVEIRA, Luis. **Portugal nos Arquivos dos Estrangeiros**. Manuscritos portugueses da Biblioteca Estadual de Hamburgo, Instituto para a Alta Cultura. Hamburgo, p. 6-7, 1946.

[848] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 26.

> 4 ½ milhões de cruzados, e as aparências para o futuro não são menos favoráveis. Com inexplicável gosto, vejo este crescimento do tráfego mútuo, digno da atenção de V. Ex.ª e da Sua proteção.[849]

Este fato se deveu, como vimos, à diminuição do comércio hamburguês com a França.[850] O comércio dos produtos portugueses em Hamburgo passou ser de tal importância naqueles séculos a ponto de empregar grande soma da população, que começou a viver dos lucros obtidos do comércio com Portugal, como nos afirma a correspondência consular: "...isto numa cidade onde quase a terça parte, pelo menos, vive das comissões e lucros que fazem com as nossas Praças de Lisboa e do Porto".[851] E em outra carta, sustenta que Portugal ajudava os habitantes de Hamburgo a viverem, devido ao comércio dos produtos coloniais e lucros que fazem com a reexportação do mesmo ao Norte da Europa: "Portugal é uma Nação que ajuda a viver quase a terça parte dos habitantes de Hamburgo, com os seus produtos coloniais e com o lucro das Comissões desse Comércio nos portos do Norte.[852]

---

[849] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 31 de dezembro de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[850] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo. Reflexão sobre a BGC onde fala de Santo Domingo; Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. **Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Lata 26, Pasta 4.

[851] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, a Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 16 de outubro de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[852] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo. José Anselmo Correa Henriques. Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 10 de dezembro de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 9: Número de navios aportados em Hamburgo de várias nações.

ANOS	1777	1778	1779	1780	1785	1786	1790	1791	1795	1800
AMÉRICA					12	10	14		107	81
DINAMARCA	59	18	15	15						
INGLATERRA	132	166	201	181	199	180	223	281	496	632
FRANÇA	184	161	133	78	244	248	244	175	295	129
HOLANDA	253						315	282	445	506
ITÁLIA	32						20	45	41	11
NORUEGA							13			
RÚSSIA	11						17		38	30
SUÉCIA	10	34		10			23		50	52
TRIESTE	119	112	98							
PORTUGAL	27				50	50	61	74	76	78
ESPANHA	21	30	34	25	30	25	32	57	94	48
RÚSSIA; PRÚSSIA; POLÔNIA		35	13	13						
Navios grandes no total					752	771	807	910	1552	
Total de navios que aportaram em Hamburgo		2429	2411	2084				2194	3589	

Fonte: POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963. p. 310.

A base do comércio Hamburgo-Portugal no século 18 era o açúcar do Brasil: "Hamburgo era considerada o principal entreposto dos nossos produtos coloniais, em especial de açúcar, e funcionava de placa giratória, como um dos mais freqüentados portos mundiais".[853] Tais produtos foram embarcados e transportados em navios estrangeiros devido ao risco da presença dos piratas sarracenos norte-africanos. Em 1775, os portugueses conseguiram o domínio das suas águas costeiras e, a partir daí, foram empreendidas navegações hamburguesas até o Douro e o Tejo.[854]

O comércio de Portugal com Hamburgo era de grande vantagem, pelos produtos do Brasil que Hamburgo importava, mas, depois de 1807, sofreu uma diminuição que se acentuou ainda mais nos anos seguintes ao Tratado de 1810 com a Inglaterra, pois diminuiu a necessidade produtos de importação portuguesa em Hamburgo, devido ao aumento das

[853] **BGC**, 1806. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[854] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 30.

fábricas de estamparias em Portugal e, especialmente, a concorrência dos tecidos de algodão inglês, introduzidos de forma clandestina no Reino de Portugal e no Brasil:

> O comércio com a República de Hamburgo era de grande vantagem para Portugal, porque, apesar de nos introduzirem em linifícios que de toda a Prússia, Suécia, Alemanha vinham ali depositar-se o valor de 5 a 6 milhões de cruzados, a quanto montavam nossas exportações de gêneros do Brasil que nos levavam. O comum era 7, 8, 13 e 14 milhões e, no ano de 1801, chegou a 20 milhões, fazendo então credores de 15 milhões por saldo de sua balança: este comércio, porém, com o aumento das nossas fábricas de estamparias e o tecidos ingleses introduzidos clandestinamente neste Reino e Brasil, ainda antes do Tratado, foi diminuindo anualmente.[855]

Em 1819, o contador conclui que os efeitos do Brasil são a força do mercado Hamburguês, fazendo com que a Balança de Portugal fechasse com *superavit*: "sendo os efeitos do Brasil a força do seu mercado e o que concorreu para ficarmos credores, como consta do seu Balanço".[856]

A abertura dos portos brasileiros foi um fator importantíssimo na diminuição do comércio de Portugal com Hamburgo, pelo fato de Portugal reexportar para Hamburgo os produtos do Brasil e reexportar para o Brasil os produtos da República hamburguesa. Esta, por sua vez, reexportava os produtos brasileiros, importados via Portugal, para todo o Norte da Europa enquanto Portugal abastecia o Brasil e a África com seus produtos, especialmente linho e cereais.

> Em comércio com a República de Hamburgo, em outras épocas, fomos sempre credores a esta Praça, sem embargos dos grandes valores que nos introduzia em gêneros cereais e fazendas de linho, com que abastecemos o Brasil e a África, porque nos levava então as avultadas somas, sendo a maior parte de efeitos da América de que fazia grandes depósitos para o fornecimento da Alemanha, Suécia, Prússia e de outras Nações do Norte, que concorriam ao nosso mercado franco.[857]

---

[855] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[856] **BGC**, 1819. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[857] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

O gráfico 8 traz o número de navios aportados em Hamburgo procedentes de Portugal. Temos duas classificações no gráfico, ou seja, os navios que partiam de Hamburgo a Portugal e retornavam a Hamburgo, e o número de navios aportados em Hamburgo procedentes de Portugal, que, certamente, já haviam passado por outros portos.[858] Sendo assim, a observação do mesmo nos mostra quatro momentos de pico no comércio e navegação entre Hamburgo e Portugal, na segunda metade do século 18 e início do século 19. Faremos a leitura deste gráfico confrontando com as correspondências consulares, que apresentam não somente a situação comercial, mas também vários fatos políticos ocorridos na Europa e Hamburgo neste período, como as guerras entre as potências.

Conforme este gráfico, a movimentação comercial entre Portugal e Hamburgo e a navegação em geral a Portugal, nos anos de 1765-1775, aconteciam, como vimos, ocasionalmente.[859] Em 1776, a bandeira hamburguesa mostrava-se sempre mais freqüente nos portos portugueses. Os navios portugueses traziam cereais do Báltico e de Argel e levavam de Lisboa o açúcar, do Brasil e, do Porto, o famoso vinho.[860] A movimentação comercial entre Portugal e Hamburgo sempre foi de grande interesse e importância para Portugal, que proporcionava aos empresários portugueses a possibilidade de desfrutarem grandes somas lucrativas: "Não posso deixar de expor a V. Ex.ª um resumo dos efeitos que, no ano pretérito, se exportaram desses Reinos de Portugal para esta praça de Hamburgo. O objeto é bem considerável, e não o é menos o crescido lucro que desfrutaram os empresários pela maior parte reinícola".[861]

---

[858] Como nos mostra a situação do comércio no percurso do tempo da frota hamburguesa e da capacidade de cargas.

[859] "Em 1775, os portugueses, sob o governo de Pombal, passaram a lutar contra os piratas norte-africanos e saneiam as águas costeiras portuguesas". KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 27.

[860] Ibid.

[861] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 6 de abril de 1792. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Especialmente em tempo de guerra, Portugal permaneceu neutro na Guerra da Independência americana e também durante a Revolução Francesa. Para isso, colaboraram não apenas as mudanças havidas na França em comparação à estabilidade em Portugal, como também, e principalmente, a neutralidade por este mantida. Só a partir de 1807 Portugal envolveu-se nas desordens da guerra. Estas viagens a uma nação neutra eram menos perigosas e onerosas do que para a Inglaterra ou França.[862] Segundo Kresse, entre 1794-1802, operou-se mais navios hamburgueses na navegação a Portugal do que à França. [863]

De 1775 a 1784, tivemos o primeiro ponto alto de guerras, que se dá durante a Guerra da Independência americana, e um segundo ponto alto na primeira Guerra da Colisão, de 1791 a 1802; o terceiro e absoluto ponto alto desse século foi atingido em 1801, em que, segundo o Senador Westfalia, a movimentação comercial hamburguesa atingiu tal aumento que faltavam armazéns em Hamburgo para depósito das mercadorias, especialmente mercadorias coloniais, como açúcar, café, algodão, peles, arroz, vinho e cereais.[864]

De fato nas Balanças do comércio português com as Nações estrangeiras, o ano de maior reexportação de produtos brasileiros para Hamburgo se deu 1801.[865] De 1802 até 1817, o comércio e a navegação apresentavam recessão, chegando a zerar de 1808 a 1813. Esses anos foram trágicos para o comércio entre Portugal e Hamburgo, que ocorreram por ocasião do

---

[862] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 27.

[863] "Hamburgo tinha relações comerciais com vários países, tanto na Europa como fora. O Comércio Hamburguês na Europa 1765-1823: Bergen, Christinasand, Manstrand, Gothenburg, Kopenhagen, Stockholm, Wiborg, Pernai, Libau, Memel, Königsberg, Danzig, Stettin, Bremen, Roterdã, Antuérpia, Ostende, Yarmouth, Sunderland, Newcastle, Leith, Liverpool, Dublin, Limerich, Cok, Waterford, Bristol, Dünkirchen, St. Valery, Dieppe, Havre, Cherboug, St. Malo, Brest, Lorient, La Rochell, Rochefort, San Sebastian, Santander, La Coruña, Figueira, Setúbal, Faro, Cadiz, Archangel, St Petersburgo Riga, Hull, Londres, Amsterdã, Riuen, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Bilbao, Porto, Lisboa. O Comércio Hamburguês nos Portos da América 1781-1823: New York, Filadélfia, Baltimore, Vera Cruz, Haiti, St. Barthelemy, St. Eustatius, Guadalupe, Martinica, Grenada, Curaçao, Cartágena, Porto Cabello, Laguayra, Suriname, Guiana, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Aires, Callo, Lima, Charleston, Havana, St. Thomas, Bahia. Na América os Portos mais importantes no comércio hamburguês são: Charleston, Havana, St. Thomas, Bahia". KRESSE, op. cit., p. 56-57.

[864] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St.**

Bloqueio do Elba, pelos britânicos, e, ao mesmo tempo, corresponderam à crise do Império português pela ocasião do Bloqueio Continental napoleônico e a abertura dos portos brasileiros.[866] A parti de 1814, Hamburgo teve seu comércio liberado e imediatamente nota-se novamente o movimento comercial.[867] De 1818 até o final do período, apresentou-se uma tentativa de recuperação do comércio, mas, com a independência do Brasil, tudo mudou: os hamburgueses partem de forma incisava para o comércio direto com o Brasil, tornando-se o comércio português praticamente insignificante.

> Esperando que as Sábias Providências do Mesmo Senhor darão os meios próprios de aplacar por uma vez semelhantes publicações indecorosas à Sua Real Pessoa, a energia do Seu Ministério, o danoso ao Comércio atual de Portugal no Norte, como se experimenta neste momento pelo alto preço do Seguro e a pouca Carga que levam os Navios que se acham sustos no Elba, apesar de uma Neutralidade conhecida de que goza a Bandeira Portuguesa da parte das Nações beligerantes. Eu poderia apresentar à V. Ex.ª vários outros embaraços que encontra o Comércio de Portugal nesta Cidade, mas a Prudência pede que Eu deixe ao tempo e à Experiência o dever de os mostrar.[868]

Pela consideração do referido gráfico, pode-se supor que, de 1765 até 1777, a navegação mercantil hamburguesa a Portugal acontecia de forma esporádica; em 1778, tomou fôlego até 1785. A navegação à França retrocedeu de 1778 em diante, e, nesses anos, a Inglaterra conduziu uma guerra de pirataria, dificultando o transporte de grãos, de que também Hamburgo se ressentiu, pois a Inglaterra contrabandeou cereais, prejudicando a navegação Hamburgo-França.[869]

Petri kirche und nachherigen senator. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[865] **BGC**, 1801. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[866] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **Uma colônia entre dois Impérios**. A abertura dos portos brasileiros, 1800-1808. Bauru: EDUSC, 2008. p. 67-68.

[867] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 35.

[868] Carta do Ministro português em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Senhor Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 16 de outubro de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[869] SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte**. Erfurt. Sutton, 2003. p. 36.

> O Senado de Hamburgo, penetrado das sábias medidas a que se resolveu a real beneficência de Sua Majestade fidelíssima, a favor do tráfego de Grãos deste porto para os seus Reinos, me entregou a relação junta dos quatorze Navios que ultimamente partiram; dos quais se sabe que dez já foram levados para Inglaterra e dos quatro restantes, que são os últimos indicados na mesma relação, ainda não há notícias. Atualmente não se acham aqui Navios a carregar trigos para Portugal; todos receiam, vendo apresados quantos navios quase se expedem com grãos, sem que até o presente se haja restituídas o valor das mesmas Cargas, fretes e despesas. Estas mesmas providências impediram que, desde maio do ano pretérito até meados de junho do ano corrente, que é até onde chegam as notícias, nada se expediu de Hamburgo para França, nem abertamente nem às escondidas. Não duvido que o Crédito de V. Ex.ª e a eficácia das Suas representações moveram o Ministério de Inglaterra para deixarem navegar sem perturbação as embarcações das cidades hanseáticas, destinadas para os portos da Sua Majestade fidelíssima, quando estejam providos dos tais Documentos tão autênticos. Também da parte deste Senado se recorrerá para o mesmo fim, a Corte de Londres, e apoiada este recurso da autoridade de V. Ex.ª o bom sucesso parece decidido. Logo que V. Ex.ª me comunicar esta desejada notícia, imediatamente será publicada nesta praça, para que sem dilação se renovem as expedições de grãos para Portugal.[870]

O rápido aumento da navegação para Portugal, portanto, para os portos neutros, ocorreu, evidentemente, como forma de evitar os perigos da guerra de pirataria. Outro fator que influenciou esse aumento foi a diminuição do comércio de açúcar francês, favorecendo o aumento da importação do açúcar brasileiro, através do porto de Lisboa. O ano de 1786 não traz nenhum registro de navegação hamburguesa a Portugal, mas, de 1777 a 1801, apresenta-se o ponto mais alto da história do comércio hamburgo-português. Em 1790, o cônsul português em Hamburgo relata a importância do contínuo crescimento do comércio entre essas praças; recomenda esse comércio sendo o mais vantajoso a Portugal, especialmente no comércio do açúcar brasileiro, que é fonte de elevadas somas lucrativas, favorecendo a Balança comercial portuguesa.[871]

---

[870] Carta do cônsul portugues em Hamburgo. João Schuback. Hamburgo, 11 de julho de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[871] Carta do cônsul português em Hamburgo. Criado, João Schuback. Hamburgo, 13 de agosto de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

A navegação hamburguesa a Portugal, de 1793 a 1794, apresentou forte aumento, movida pela movimentação de exportação portuguesa a Hamburgo de produtos do Reino e especialmente dos produtos coloniais, favorecendo muito o comércio a Portugal. Segundo a carta do Cônsul português em Hamburgo, a praça comercial hamburguesa é, nestes anos, a mais favorável da Europa, gerando muitas vantagens à Balança comercial portuguesa. Na verdade, o comércio com o Brasil é a razão desse desenvolvimento:

> Seja me permitido dizer sem parcialidade nem prevenção (pois não tenho navios meus), o meu sentir e representar a V. Ex.ª que não deve ser indiferente ao Portugal a navegação livre dos hamburgueses, para os portos desses Reinos, onde é tão considerável a exportação de toda a qualidade de efeitos para esta Cidade. As Luzes e penetração de V. Ex.ª não podem ver oculta esta Verdade, nem as facilidades que procura ao negócio o comodato dos fretes e a Liberdade da Navegação. De que resulta que o Balanço comercial entre o Portugal e Hamburgo, é talvez em favor do dito Reino, o mais vantajosos de toda a Europa. Ponho tudo isto na presença de V. Ex.ª, movido de sincero desejo de ver florescer e aumentar o mútuo Comércio desses Reinos com esta República.[872]

O comércio Hamburgo-França, nestes anos até 1803, retrocedeu de forma vertiginosa; a própria participação dos huguenotes caiu muitíssimo e, conseqüentemente, os fornecimentos franceses nunca mais atingiram novamente o patamar que possuíam à época do Antigo Regime. A navegação para nações neutras era especialmente apreciada em Hamburgo, e o comércio e a navegação a Portugal alcançaram seu primeiro ponto alto em 1794,[873] aumentando igualmente, nestes anos, a navegação ultramarina.[874] Na verdade, a França e a Holanda perderam, nesses anos, sua posição dominante no comércio com produtos indo-

---

[872] Carta do cônsul português em Hamburgo. João Schuback. Hamburgo, 17 de dezembro de 1793. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[873] "Admita V. Ex.ª um resumo dos efeitos que dos portos desses Reinos se importaram nesta Cidade no ano pretérito; o valor deles muito bem chegará a dez milhões de cruzados, e o dos gêneros enviados, daqui para o Portugal, mal completarão dois milhões de cruzados". Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 27 de janeiro de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo. Dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo Lisboa, Portugal.**

[874] **Admiralitatskollegium**, sign. 371-372, F6. Arquivo do Estado de Hamburgo.

ocidentais.[875] Os produtos coloniais quantitativamente mais importantes eram, primeiramente, o açúcar; depois, os demais, como café, arroz, algodão, couros em geral e as drogas.[876]

> Depois dos avisos comunicados pelo Cônsul, Barão de Stockler, ao senado desta Cidade, este penetrado de gratidão e cheio de confiança na benévola proteção de Sua Alteza Real, encarregou ao mesmo Cônsul que solicitasse à V. Ex.ª, no caso, que essa Corte chegasse efetivamente a ajustar paz com Argel, quisesse incluir nela esta República. Se este Requerimento tivesse lugar, e se realizasse, V. Ex.ª se constituiria, ainda em maior degrau, o protetor e Padroeiro do Comércio e da navegação desta Cidade.[877]

De 1799 a 1800, a navegação e o comércio português com a praça hamburguesa sofreram ligeira queda, devido à crise hamburguesa, como já relatado anteriormente. Além disso, o período econômico de 1799 foi de recessão para o comércio hamburguês em geral,[878] tendo como causa primeira o superabastecimento do mercado hamburguês com produtos coloniais, na maioria de origem americana;[879] em 1800, a carta do Cônsul português em Hamburgo relata as causas de desse acontecimento tão prejudicial ao movimento comercial hamburguês, como também a Portugal e as demais praças comerciais: "Mas no ano seguinte recupera-se atingindo, o pico mais alto do comércio e navegação entre Portugal e Hamburgo".[880]

---

[875] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 1.º de outubro de 1792. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal; HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. 1 Bd. Hamburg: Maschschr, 1952. p.220.

[876] SOETBEER, Adolph. **Statistik des hamburgischen Handels**: 1839, 1840, 1841. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1842; Umfang: VIII, p. 17.

[877] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 17 de dezembro de 1793. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[878] KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln, 1968. p. 110; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[879] KÖPPPEN, ibid.; WESTPHALEN, ibid.

[880] "Nesses anos, aumentou o número de nossos navios, que, em 1797, elevava-se a 223, os quais correspondiam a cerca de 21.000 cargas comerciais". WESTPHALEN, ibid.

Porém, em 1801, aparentemente, essa recessão não prejudicou demasiadamente o comércio total com as Índias Ocidentais, manifestando-se uma tendência a ser ultrapassada.[881] Com a ocupação holandesa pelos franceses, em 1795,[882] Amsterdã perdeu sua importância comercial e o porto de Hamburgo se tornou o mais importante, além de principal centro financeiro do continente e praça comercial destacada para a reexportação de mercadorias inglesas.[883] Nos decênios de guerras, Hamburgo tornou-se o ponto central do interesse financeiro das grandes potências rivais, além de praça comercial relevante. A política de Napoleão direcionada contra a Inglaterra deixou a cidade hamburguesa em difícil condição, de 1803 até 1805. As esperanças de continuar a navegar surgem graças à sua neutralidade: "Os franceses se acham em nossa vizinhança separada desta cidade pelo rio Elba; eles ocuparam Cuxhaven, quinze léguas desta, provavelmente para impedir a entrada dos navios ingleses; sem embargo, disso temos as melhores promessas de ficarmos neutros e o Comércio livre, o que esperamos.[884] A navegação à Holanda retrocedeu acentuadamente a partir de 1795, por conseqüência da ocupação francesa.[885] Em 1797, a navegação à França, atingiu seu ponto mais baixo.

---

[881] SOETBEER, Adolph. **Statistik des hamburgischen Handels**: 1839, 1840, 1841. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1842; Umfang: VIII, p. 17.

[882] "Não obstante a Província de Holanda estava nas vésperas de uma Invasão dos franceses". Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 27 de janeiro de 1795 **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal. "Os franceses, depois de se apossarem de Holanda, se estenderam até as fronteiras da Vestfália; contudo estes sucessos não causam aqui desassossego, por ficarem ainda distantes 60 até 70 léguas de França; além de que sempre consideraram as Cidades hanseáticas por neutras". Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 11 de abril de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[883] Senador Frederich Westphalen, na fonte sobre Hamburgo; LIEBEL, Helen. Laissez-faire Vs. Mercantilism, The Rise of Hamburg e The Hamburgo Bourgeoisie. Frederich the Great in the Crisis of 1763. In: **VSWG**, v. 52, p. 207, 1965.

[884] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 20 de junho de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[885] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 11 de abril de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre

A guerra de bloqueio no Elba, em 1803, conforme o cônsul português em Hamburgo, João Schuback, tornou-se fonte de muitos sofrimentos para a cidade de Hamburgo, prejudicando seu desenvolvimento econômico; em geral, os habitantes de Hamburgo sentiram o impacto da guerra econômica entre a França e a Inglaterra, prejudicando, assim, o setor industrial e empobrecendo a população.[886]

As navegações transatlânticas e o comércio com Portugal declinaram significativamente nesse período. Evidentemente, tal evento decorre do bloqueio do Elba, estabelecido pelos ingleses no verão de 1803:

> O Bloqueio do Elba causa uma grande estagnação no Comércio geral, o que também experimentaram os Negociantes em Portugal; por este motivo tomei a confiança de dar uma Carta de recomendação para o Il.mo e Ex.mo Sr. Ministro Plenipotenciário de Sua Alteza Real em Londres, ao Sr. Mathiessen, encarregado desta Cidade, a solicitar o levantamento do Bloqueio, rogando a V. Ex.ª queira assistir e apoiar no intento da Sua Missão o mencionado Encarregado, quanto julgar conveniente. Espero que V. Ex.ª aprove este meu requerimento.[887]

De 1803 a 1805, devido ao bloqueio do Elba, a navegação a Portugal diminuiu consideravelmente, mas em 1806 apresentou forte aumento, devido ao levantamento do bloqueio do Elba para navios neutrais; como a navegação portuguesa, no período, manteve-se neutra, conseguiu tirar grandes vantagens comerciais com a movimentação a Hamburgo:

> Uma interessante Notícia da qual pode resultar muito bem ao nosso Comércio: e esta é de que o Bloqueio ao Elba está levantado para os Navios Neutrais que trazem carga neutra e que vêm de Países Neutrais; e como aqui se consome muitas das

---

do Tombo. Lisboa, Portugal.; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[886] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 26 de outubro de 1804. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[887] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo 3 de agosto de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> nossas fazendas coloniais, por isso tomei a liberdade de participar a V. Ex.ª este acontecimento afim que V. Ex.ª queira fazer constar onde melhor lhe convier.[888]

Por conta do bloqueio do Elba, o comércio hamburguês, no período, teve que ser desviado para os portos da Dinamarca e ao porto de Lübeck.[889] Em 1806, Hamburgo permaneceu sob o bloqueio inglês, diminuindo em muito o comércio com Portugal; de 1807 a 1814, não houve relações comerciais entre Portugal e a praça comercial de Hamburgo, pois, em 1808, Hamburgo foi tomada pelos Franceses e, até 1813, não pôde continuar suas atividades normais com as nações em geral. De fato, tornou-se uma vila francesa.[890]

Depois de 1814, voltou a reatar, onde foi possível, os negócios interrompidos forçosamente em 1807.[891] É evidente que não somente Hamburgo perdeu seu temporário posto monopolista no comércio colonial de mercadorias que detinha por volta de 1800; Portugal também apresentou alterações no resultado do exercício comercial nestes anos, tendo por resultado grandes prejuízos:

> Esta tão diminuta navegação entre Portugal e aqui nasce principalmente da escassez e carência dos gêneros coloniais, que aí reina desde a emancipação do Comércio Brasileiro, enquanto esta praça ficou inundada com os mesmos produtos vindos de Havana e Inglaterra. Do outro lado diminuíram-se muito as ordens de Portugal para fazendas daqui; de maneira que custou bastante trabalho o completar a carga do referido hiato, em que forneci a maior parte.[892]

---

[888] Carta do Ministro português em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Senhor Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 4 de julho de 1806. O mesmo passou a ser Cônsul português em Hamburgo em 1807. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[889] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos. Hamburgo, 9 de maio de 1807. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[890] NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 27-30.

[891] KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und. 1972. p. 42-46.

[892] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 18 de junho, 1815. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Somente a partir de 1814, Hamburgo e Portugal retomaram totalmente suas atividades comerciais.[893] Em 1815, Portugal voltou a exportar novamente quantidades volumosas, não atingindo a cota do período anterior à abertura dos portos. Esse comércio se apresentou em crescimento considerável até o ano de 1817:

> No negócio dos gêneros brasileiros, tenho o gosto de referir que se realizam a minha expectação, pois, já estão aqui em maior gosto e valor, e os preços do açúcar, em particular, prometem de subir ainda mais para o inverno, já que as consideráveis expedições de açúcar refinado, que daqui se fizeram para a Rússia, anunciando um bom resultado, tornam a alertar as fábricas nesta. Entre os produtos de exportação, o principal, sendo o trigo, tem aqui alçado ultimamente em tal desproporção, por causa da fraca colheita nova, que já não fazem conta remessas do grão para esse Reino.[894]

O sucesso do comércio português com Hamburgo não dependia somente dos produtos coloniais, mas também da possibilidade dos alemães e outros povos do Norte da Europa em comprá-los. Para tanto, dependia muitíssimo das condições políticas da Europa, mas também dos fatores climáticos, como nos relata a correspondência consular:

> Não tem sucedido nenhuma mudança favorável no Negócio desta praça com esse Reino, pois os preços dos gêneros Coloniais continuam fracos, e só mais para o inverno, cessando a importação, pode-se esperar melhoria. O tempo frio e chuvoso que até agora se experimentam por todo este Distrito, faz secar uma fraca colheita de grãos, cujos preços em conseqüência se mantêm demasiado altos para fazerem conta nesse mercado.[895]

---

[893] HINDEN. H. **Deusche und Deuscher Handel im Rio de Janeiro Ein hundertjahrigs Kulturbild zur zentenar Feier der Gesulschaft "Germânia", 1821-1921**. Hamburg, 1921. p. 9.

[894] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 4 de novembro de 1816. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[895] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 9 de Agosto, 1816. "O valor dos gêneros ultramarinos mantém-se aqui com pouca variação, apesar do que a insólita bandeira do Inverno não embargasse a navegação deste Rio, e ainda agora com a chegada de 7 cargas dessa e do Porto. A sorte futura deste ramo de negócio depende mormente da extração que os produtos das fábricas de cá tiverem para o interior da Alemanha e para a Rússia, a qual por ora é destacável". Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 28 de março, 1817. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros,**

> Depois de próspera colheita dos grãos por quase toda a Alemanha, vamos experimentando já maior viveza no negócio dos gêneros do Brasil, os quais, a não chegarem novas importações muito avultadas antes do inverno, provavelmente tomarão ainda mais favor. Sendo o quanto por ora se oferecer digno da Sua atenção, tenho a honra de ser com o devido respeito.[896]

De 1818 a 1819, o comércio português com Hamburgo declinou sempre mais; a navegação entre Hamburgo e Portugal diminuiu consideravelmente, chegando a se tornar quase sem expressão, em comparação aos anos anteriores. Os produtos ultramarinos contavam pouco valor; a exportação dos produtos das fábricas hamburguesa para Rússia e ao interior da Alemanha ficou muito diminuída, causando uma paralisação na economia, tanto portuguesa como hamburguesa:

> Até agora chegou aqui só uma embarcação da nossa bandeira, e em geral este ano tem pouca aparência de haver de ser propício as nossas relações comerciais com esta praça, onde a maior parte dos efeitos ultramarinos continuam com pouco valor; nem o alçar dos preços no Brasil pode influir favoravelmente neste mercado, enquanto as fabricadas estão sem extração para a Rússia e o interior da Alemanha.[897]

Os gêneros coloniais, que sempre foram responsáveis pelo grande volume do comércio português em Hamburgo, em 1819 apresentaram forte decadência na praça hamburguesa, provocada pela queda de preços, devido a situações climáticas que dificultaram os artífices no interior da Alemanha em suas indústrias, e a concorrência das refinarias de açúcar do Império russo:

Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[896] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 24 de setembro de 1817. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[897] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 2 de maio de 1818. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> Cumpro com o dever de levar à Presença desse Tribunal Supremo o anexo: Extrato da Importação e Exportação de Gêneros que durante o ano passado teve lugar entre as Estradas de Vossa Majestade e cada República, inclusive a parte vizinha de Altoná, cujo principal comércio se faz por meio desta Praça. A insólita bandeira deste Inverno dificulta os Artífices internos da Alemanha, perpetuando aqui a decadência dos negócios dos nossos Gêneros ultramarinos, dentre os quais alguns baixaram tanto em preço, pois no outono passado vimos daqui exportar primeira vez 21 caixas de açúcar cru para a Madeira. Este produto sofre além desse pelo argumento das Refinarias no vasto Império russo, que aquele ainda procura enfrentar em decretos exclusivos neste futuro deste mercado dependerá muito da quantidade dos suprimentos que na próxima estação poderão chegar diretamente do Brasil. Sendo o quanto pareceu mais digno de referir a esse Ilustre Tribunal.[898]

Segundo o cônsul português em Hamburgo, a decadência comercial dos produtos portugueses atingiu, em 1819, a menor movimentação nos dez anos de sua gestão consular:

> A lista da importação ostenta um triste resultado para o Comércio de Portugal a par da América em direitura; porém, felizmente, por ora, não resulta dali nenhum dano ao primeiro, pois que os gêneros coloniais se acham aqui uma tal decadência como nunca experimentei durante os 10 anos que ocupo este lugar.[899]

Fala também da pouca movimentação em 1820, mas com muita esperança, pois a açúcar voltou a recuperar a boa saída no mercado hamburguês, embora outros produtos não tivessem ainda recuperado o movimento desejado como o café, algodão e os chás:

> De Embarcações nacionais não aparecem aqui neste ano senão um hiato (O Sr. Jesus da Boa Lembrança) da Faial, com vinhos do Pico, e ainda não completam a sua carga de volta. Anexo tenho a honra de apresentar à Real Junta o Mapa da Importação e Exportação durante a primeira metade deste ano: o Semestre presente virá a ser provavelmente mais importante, visto estado próspero em que se mantém

---

[898] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a Vossa Majestade Fidelíssima pela Real Junta do Comércio e Navegação em Lisboa. Hamburgo, 15 de fevereiro de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[899] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 10 de abril de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> este Mercado, principalmente para o produto Açúcar. Só o café tem afrouxado ultimamente, e os algodões e chás ainda não entraram em favor.[900]

Esta situação se manteve até 1821, quando o mercado se apresentou muito calmo, com poucas mudanças: "A navegação no negócio desta praça não tem havido mudança digna de nota, antes se acha este mercado em bastante calmaria".[901] Em 1822, o comércio português com Hamburgo declinou novamente, a ponto de o cônsul lamentar-se da situação, apontando com nostalgia aos velhos tempos em que o comércio era muito volumoso e um dos mais vantajosos da Europa. Quanto aos preços dos produtos, eram muito favoráveis devido às situações climáticas em que se encontrava o Norte da Europa neste ano, prometendo ascensão tanto de preços como quantidades:

> Aos 8 de agosto passado, de 1822, por via marítima, tive a honra de oficiar ultimamente a Vossa Senhoria expondo-lhe uma breve relação da situação em que estavam as nossas relações comerciais com este porto. Desde então, ao meu grande pesar, nenhuma embarcação com a nossa bandeira tem se aprovado nestas passagens, outrora tão freqüentes, porém, do outro lado, posso ter a satisfação de avisar que o valor de quase todos os produtos do Reino Unido aumentou bastante desde o rigor do Inverno ter bloqueado este rio; e como não seja provável que no decurso do ano presente hajam de chegar aqui suprimentos consideráveis de gêneros do Brasil, há toda a aparência dos preços atuais se haverem de conservar, principalmente do artigo açúcar; do qual também pouca importação se pode esperar da Havana.[902]

---

[900] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 20 de julho de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[901] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 26 de janeiro de 1821. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[902] Carta do Cônsul português em Hamburgo. Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Manoel Antonio Vellez Caldeira Castelo-Branco. Hamburgo, em 25 de março de 1823. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal. "Tive a honra de receber de V. Excelência a Circular de 27 de setembro, a cujo conteúdo dei o devido comprimento; e ultimamente a do 20 passado com um Exemplar da Carta de Lei de 15 de outubro. Esta que logo, por meio da Börsen-Halle, notifiquei ao Corpo do Comércio, produziu nela grande abatimento, receando-se dali a cessação total das relações mercantis entre esse Reino e aqui. Alguns, todavia consolam-se com a esperança de ver seguir outro Decreto, que determina um Depósito ou algum menor Direito de trânsito naqueles gêneros do Brasil que aí se destinassem para reexportação". Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Marquês de Palmella, Ministro e Secretário de Estado. Hamburgo, 18 de novembro de 1823. **Coleção de Documentos manuscritos do**

Em 1820, houve reformas constitucionais em Portugal e, em 1823, aconteceu a contra-revolução.[903] Em 1828, irrompeu novamente uma revolução e terminado somente após seis anos de guerra civil. Sérias conseqüências decorreram também, para o transbordo de produtos coloniais em Lisboa. Em 1822, foi proclamada a independência do Brasil, fator que influenciou muitíssimo o comércio português, pois sua opulência era mantida por meio dos produtos brasileiros. Sem esses para a reexportação, o comércio português com as Nações tornou-se quase insignificante. O centro de gravidade do comércio de açúcar brasileiro, que se dava em Lisboa, a partir desta data transferiu-se ao Brasil. Portugal sofreu imensamente as conseqüências do comércio direto com o Brasil:

> Acabo de extrair para a Real Junta do Comércio os Registros anuais da Importação e Exportação de Mercancias entre esse Reino e esta República. O resultado é cada vez mais deplorável, pois o número dos navios que no discurso do ano findo até aqui chegaram de Portugal apenas chega a 20, contando alguns em lastro, enquanto que do Brasil em direitura passa de 130. De caixas de açúcar trouxeram estes últimos 44.800, e desse Reino vieram em total 49 caixas.[904]

Ainda assim, 1824 e 1827, atracaram em Hamburgo, 41 navios oriundos de Portugal.[905] As conjunturas dos anos de 1823 a 1825, os riscos nos portos e nas costas portuguesas influenciaram o movimento comercial português, prejudicando os lucros e as compras e vendas, tanto com as colônias como com as Nações. A livre concorrência instalada com o comércio direto com Brasil, de modo explícito, como mercado baiano diminui os preços do açúcar na praça hamburguesa:

Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[904] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Marquês de Palmella, Ministro e Secretário de Estado. Hamburgo, em 4 de Janeiro, de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[905] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 26.

> Quanto ao presente estado do Comércio de Portugal nesta praça, sinto dever referir que não se recorda aqui uma época de maior decadência no valor dos produtos do Reino unido, e da China. A mínima concorrência de especulantes, atraídos no outono passado pelo estado favorável do mercado Baiano, foi a principal causa que arrastou os preços do Açúcar, o produto Chá padece por terem chegado avultados cargas de Cantão em Direitura, e os Vinhos do Douro baixaram em conseqüência das consideráveis importações que aqui se esperam do chamado separado, maiormente pela Companhia. A navegação da nossa bandeira ainda sofre pela desconfiança dos Seguradores relativos aos Piratas Espanhóis que a perseguiram; de maneira que até o presente só tem entrado aqui duas Embarcações nacionais, de cujos Manifestos inclusa vai Cópia, havendo de seguir a seu tempo a das cargas que reexportarem.[906]

Não se pode deixar de mencionar que tal desenvolvimento dependia também de outras razões: a crise comercial, que se deu em Hamburgo, de 1825 a 1826; a guerra civil em Portugal, de 1828-1834, e, por último, a política da navegação portuguesa, que sobretaxava os navios de outras bandeiras que não fosse britânica.[907] Conforme o relato consular, os ingleses monopolizaram em Hamburgo o mercado do açúcar:

> A única embarcação da nossa Bandeira que aqui chegou no decurso do ano corrente, estando pronta a partir para o seu destino, inclusos levo à presença de V. Senhoria os Extratos da sua Importação e Exportação. O Vinho, principal gênero que atualmente vem desse reino, não está, infelizmente, aqui em grande valor, pois os grandes suprimentos que ainda exportados do Douro, da Madeira, fartam este mercado, enquanto não chegam cá ordens mais consideráveis para o Interior. Os gêneros Coloniais, principalmente o Açúcar, acham-se quase todos nas mãos de um par de casas Inglesas, que, pelos seus sócios no Brasil, tudo mandam comprar para estabelecerem um monopólio. Oxalá que um bom Tratado torne a encaminhar a maior parte do dito Comércio por esse Reino![908]

---

[906] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 21 de junho de 1824. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[907] "Dentre os hamburgueses que enviaram navios a Portugal, encontra-se Peter Heinrich Mohrmann: seu barco 'Diejonge Pieter & Jorge Anna", aporta quatro vezes em Lisboa entre 1824-1826; em 1826 ele enviou dois outros navios a Lisboa". KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und. 1972. p. 43.

[908] **Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Il.mo Sr. José Antônio Gonçalves**. Hamburgo, 26 de outubro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Após o final da guerra civil, em 1834, Portugal buscou de novo fortalecer o comércio estrangeiro: Lisboa e o Porto tornaram-se portos livres; suprimiu-se o privilégio britânico e limitou-se o prêmio aos portugueses de 15%.[909] Essas mudanças foram naturalmente observadas pelos escritórios dos mercadores hamburgueses.[910] O fim da guerra civil em Portugal coincidiu com o impulso econômico até julho de 1836;[911] o tráfico naval nos portos portugueses vivificou-se e a bandeira hamburguesa registrou nestes anos 34 atracações de navios hamburgueses oriundos de Portugal.[912] Essas possibilidades findaram-se em 1837.[913] Dessa forma, atingiu-se o fim provisório da navegação e comércio entre Portugal e Hamburgo. Somente em 1860, segundo Kresse, ocorreram novamente navegação entre estas duas Nações.[914] Os principais produtos de exportação portuguesa não eram mais o açúcar e vinho, mas, sim, cortiça e sal, tendo St. Ubes[915] como porto de exportação.[916]

---

[909] KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und. 1972. p. 43.

[910] "Christian Matthias Schröder & Cia. enviou seu barco 'De Wellfarem van Hamburg' ao Porto pela primeira vez em 1778; ainda que, até 1790, operasse em muitos outros locais, concentrou-se grandemente no Porto, e de fato, com a inclusão de portos do Mar Báltico, os navios velejavam via Memel, Riga ou Pernau com cereais para o Porto e partiam de volta de lá com açúcar e vinho. Esses ciclos de viagens foram interrompidos em 1806 e retomados em 1814. Paralelamente, houve muitas viagens diretas a Portugal e também busca de outras mercadorias. Em 1818, quatro navios destas casas trocam, não de proprietários, porém de bandeiras, em função do perigo dos corsários. O brigue 'Die gute Christine' tornou-se, em 1820, de novo hamburguês e entre 1824-1829 esteve cinco vezes em Portugal. Como antes, as viagens de novo seguem via Pernau, Memel e outros portos do Báltico. Também o embarque para o Rio de Janeiro é, por duas vezes, por volta de 1830, provindo do Báltico. Com isto evidencia-se, durante a guerra civil portuguesa, a transição para a navegação para o Brasil. O açúcar era agora importado direto. A transição não é ainda definitiva. O brigue 'Maria' veleja entre 1832-1837 de novo muitas viagens via Pernau para o Porto, uma das vezes devia seguir para a Bahia. 'Die gute Christine' também, em 1836, e em 1838 encontra-se de novo em Lisboa ou Porto, porém só ocasionalmente em viagens ao Brasil. Mais tarde, os portos portugueses não são mais visitados e as viagens se fazem direta ao Brasil". Ibid.

[911] PEREIRA, Miriam Halpern. **Das Revoluções Liberais ao Estado Novo**. Lisboa. Presença. 1994. p.142.

[912] Documento do arquivo do Estado de Hamburgo. "A navegação portuguesa corresponde nesses anos, ao barco 'Isis' da casa G&B. Roosen, com nove viagens entre 1832 a 1837; em 1824 a 1830, esse barco, bem como outros navios desta firma, navegava normalmente para Biscaia. Agora 'Isis' permanece como único navio da casa de comércio nas navegações até agora: os Roosen contam novamente com chances de ganho em Portugal o que parece ser real: também as mais curtas e modestas possibilidades de negócios deviam ser exploradas pelos hamburgueses nesses anos. O próprio João Gabe é um antigo mercador português e cônsul português em Hamburgo. Seus navios viajam desde 1782 para Portugal. A Portugal navega finalmente de novo P.H. Mohrmann, faz dez viagens a Portugal nos anos entre 1833-1837. Mohrmann falece em 1837. Não se pode defender se nessa navegação teria permanecido após 1837. Como esperto e corajoso empresário, teria ele boa utilidade para seus navios após 1838. Teria encontrado possibilidades para seu emprego". KRESSE, op. cit., p. 46.

[913] Ibid.

[914] "Somente nos anos de 1860 voltam a correr atracações de navios hamburgueses e de lá vindos. Eles trazem agora não mais açúcar e vinho mas sim cortiça e sal, tendo St. Ubes como porto de origem". Ibid.

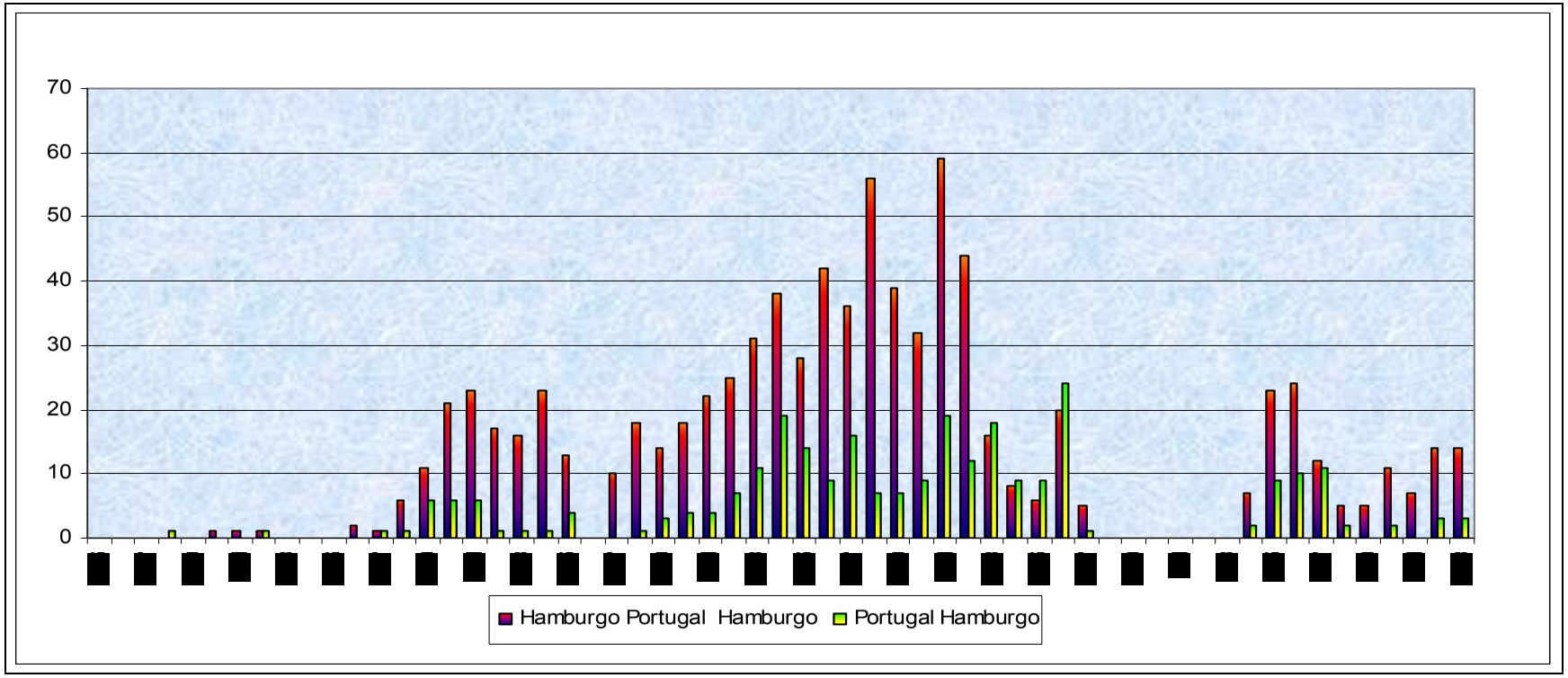
[915] Setúbal.

> Assim, o Comércio de Portugal, que em outros tempos admirou e causou ciúme às Nações mais opulentas e principais da Europa pelas avultadas riquezas que nos trouxe da África da Ásia e do Brasil, tendo sido infelizmente contrariada desde certa época pelas ocorrências de acontecimentos desgraçados foi pouco a pouco enfraquecendo e diminuindo a atividade da sua brilhante marcha, a ponto de sermos reduzidos aos mais estreitos limites e em abatimento em que atualmente se acha e como pela última relação que o Comércio tem com todos os seus ramos da indústria, em geral, ou os facilita a engrenagem com a sua prosperidade ou os destrói e conquista com a sua decadência, por isso vemos que a estagnação geral das nossas especulações comerciais esmoreceu a agricultura e entorpeceu a laboração das fábricas e contribuiu para que a nossa Marinha apodrecesse no ócio.[917]

---

[916] KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei- und. 1972. p. 46.
[917] **BGC**, 1823. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 8: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal (1765-1823).



Fonte: KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 97 et seq.

2.2 UMA ESTRATÉGIA TRIANGULAR: AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL, PORTUGAL E HAMBURGO

Desde o início das relações comerciais, o Brasil esteve ligado a uma esfera de influências e relacionamentos mais amplos, representados pelo desenvolvimento do capitalismo em escala mundial; pode-se verificar, analisando as grandes navegações, ocorridas entre os séculos 15 e 16, que corresponderam a uma etapa do desenvolvimento do capitalismo influenciado pelas atividades mercantis, cuja eclosão representou a constituição de uma economia internacional baseada na comercialização de gêneros de extração tropical,[918] especiarias e matérias-primas provenientes dos centros produtores sob o controle das Nações Européias. A colonização levada a cabo pelos portugueses sobre seu território sul-americano, nos séculos 16, 17 e 18, resultou de um desdobramento da expansão mercantil, que compreendeu desde a simples comercialização dos gêneros tropicais nativos até o estabelecimento de áreas de produção que atendessem às necessidades do mercado ao qual sua metrópole estava vinculada. Esse vínculo se faria sentir através do estabelecimento de relações que levavam a economia colonial e a economia metropolitana ao mercado internacional, sendo a natureza das mesmas moldadas em função das circunstâncias históricas que se configuravam.[919] Dentre essas, o final do século 17 e o início do século 19 mostraram-se extremamente profícuos, em termos de influências estruturais que viriam marcar indelevelmente os continentes europeus e americanos. Neste período situaram-se os esforços da política ilustrada das monarquias ibéricas para reajustar o sistema de colonização em meio à crise geral do Antigo Regime, as reformas para dinamizar a exploração e aliviar as tensões. Na análise da conjuntura econômica dessa última fase do colonialismo mercantilista, pode-se

---

[918] Cf. GALATI, José Carlos Fernandes. **Reexportações Coloniais e Dinâmica Industrial: Brasil, Portugal e França entre 1796 e 1808**. (Dissertação). Pós-graduação em História Econômica. USP. São Paulo, 2002. p. 3.
[919] Cf. NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 62-63.

revelar, portanto, elementos altamente significativos para a compreensão do movimento de independência, nas Américas, bem como da crise do absolutismo nas metrópoles.

Enquanto a Europa se vê às voltas com o desenrolar das Revoluções Francesa e Industrial, as guerras e a desorganização da produção das Antilhas, a América iniciou sua trajetória rumo à condição de países soberanos. Observa-se a superação do capitalismo comercial pelo industrial, no âmbito econômico, por meio da ampliação da liberdade comercial e da produção máquino-fatureira, em detrimento do monopólio estatal e das demais práticas mercantilistas. Nesse contexto, o ritmo de atividade mercantil constituiu-se num dos mais importantes termômetros para a mensuração do ritmo de acumulação e das possibilidades de transformação da estrutura econômica, que caracterizava a fase embrionária do capitalismo da Época Moderna.

Ora, é em nível da estrutura e da dinâmica do mercado internacional que se pode entender a gestação das forças capitalistas capazes de transformar as formas de produção coexistentes num único sistema de produção dominante, superando a fase de transição. De fato, o Brasil também foi atingido pelo desdobrar dos acontecimentos ocorridos na Europa e que se fizeram sentir por meio de mudanças significativas, como a transferência da Família Real e a abertura dos portos, que finalizaram o pacto colonial e lançaram as bases do processo de emancipação política. Ao mesmo tempo, a economia brasileira era marcada pela preponderância de uma atividade agrícola variada e voltada para o comércio exterior. Nesse quadro, o papel do comércio internacional tornou-se relevante, considerando o sentido mercantilista da economia na época moderna na qual a acumulação se fazia via circulação das mercadorias e não na sua produção.[920] Já que a circulação era, como vimos, um dos momentos da realização da produção do capital, podemos citar aqui a famosa frase do Dr. Flachbart, diretor da Câmara Teuto-brasileira de Comércio em Berlim, em 1923:

---

[920] Cf. ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O comércio entre Portugal e a Itália (1796-1811)**. São Paulo, USP, 1978. p. 26.

> O ideal econômico de um País não deve ser: importar pouco mas exportar muito. Este não é somente o verdadeiro lema de um ministro da Fazenda mas também de um da Agricultura, da Indústria e do Comércio bem como de um verdadeiro sociólogo, porque a importação e exportação, entrada de mercadorias e saída de produtos representam os pulmões na vida econômica de um povo. A saída de produtos mostra o valor econômico, o trabalho, o valor produtivo e o progresso de um País; estes predicados patenteiam o que a população pode oferecer à humanidade. A importação de meios de transporte representa de outro lado a suas necessidades materiais e culturais provando assim o grau de sua civilização.[921]

O Senador Joann Karl Friedrich Gildemeister, em uma de suas correspondências, datada de 29 de maio 1826 ao Príncipe Metternich, intitulada "As relações entre o Brasil e a Alemanha sob o Ponto de vista econômicos", aponta o valor econômico e comercial que o Brasil representava para as cidades hanseáticas e demais países:

> Já quando ainda era colônia portuguesa, essas vastidões do hemisfério ocidental tinham certa importância para a Alemanha, se bem que, em conseqüência da política da mãe-pátria, estivessem hermeticamente fechadas à Europa, constituíam, não obstante, indiretamente e pelo intermédio de Portugal, um mercado dos produtos e produtos europeus e apesar de, em conseqüência das conhecidas relações políticas, a parte mais importante desse comércio ter cabido necessariamente à Grã-Bretanha. A Alemanha não esteve completamente excluída até os novos acontecimentos mundiais que transferiram a sede do governo português de Lisboa para o Rio de Janeiro [...]. Essa época terminou e do seu seio surgiu, tomando lugar de uma colônia pouco conhecida, de escassa população e desconfiadamente vigiada pela mãe-pátria, um Império que reúne em si todos os elementos da futura grandeza e cujas extensas costas estão abertas às bandeiras de todas as nações.[922]

Hamburgo sempre foi uma estação de trânsito para mercadorias estrangeiras do ultramar ao Hinterland e desse ao ultramar. Sendo preponderantemente uma cidade mercantil, a indústria que ali se desenvolvia o era em função do comércio, em especial o comércio com

---

[921] FLASHSBART, G. O Comércio teuto-brasileiro, 1822-1922. In: FUNKE, Alfred. **O Brasil e a Alemanha 1822-1922**. Berlim: Editora Internacional, 1923. p. 76. Livro dedicado às boas relações entre os dois Países, com colaborações Brasileiras e Alemães.

[922] GILDEMEISTER, Senador. As relações entre o Brasil e a Alemanha sob o ponto de vista econômico. Correspondência datada de 29.5.1826 ao Príncipe Metternich. In: MINNEMAN, Herbert. **Handels – und Schiffahrtssvertrag zwischen den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen, Hamburg, und Magestät dem Kaiser von Brasilien, untergeichnet zu Rio de Janeiro am 17. November 1827**. Eine Dokumentation von Herbert Minnemann (Alemão e Português). Hamburg. Mstitut für Iberoamerika-kunde, 1977. p. 27.

produtos coloniais e de fretes de matérias-primas importadas ou exportadas.[923] É nesse contexto que se compreendem as relações com o ultramar.[924] O grande significado das relações comércio entre Hamburgo e Brasil estava profundamente gravado na consciência hamburguesa,[925] pois o porto de Hamburgo foi a mais importante praça de importação e reexportação dos produtos brasileiros na Europa.[926] As relações comerciais com o Brasil eram mencionadas com prazer pelos hamburgueses e estavam presentes na memória coletiva como história de sucesso e passado glorioso das relações comerciais.[927] Em suas memórias, o coronel Gaelzer-Netto deixou, enquanto testemunha e agente da História, um legado contemporâneo sobre a Alemanha, quando escreveu *A Expansão Econômica do Brasil na Europa Central*, produto em comemoração ao primeiro centenário da nossa Independência. Inicia o texto expondo a simpatia dos alemães pelo Brasil e a exportação de produtos brasileiros para Bremen e Hamburgo:

> É sabido que, entre os alemães sempre houve uma tocante simpatia pelo nosso Brasil, o País da colossal mata virgem, dos rios gigantescos, das enormes riquezas naturais, das florescentes plantações, das vastas campinas com os seus indomáveis gaúchos e os seus imensos rebanhos, de sua misteriosa zona inexplorada e, finalmente, de sua bela capital junto às águas da Guanabara. Desde a visita do célebre cientista Alexander von Humboldt ao Brasil, esta simpatia conservou-se até hoje. [...] Durante dezenas de anos não havia, na Alemanha, conhecimento de nossas inqualificáveis riquezas naturais e da desenvolvida produção agrícola, tão importantes, presentemente, para a alimentação e indústria alemãs, assim como nós no Brasil, desconhecemos, até há bem pouco tempo, as esplêndidas fabricações da

---

[923] PIETSCHAMANN, Horst. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX. **Primer Congreso Internacional de Historia Económica y social dela Cuenca Del Caribe 1763-1898**. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico 1992. p. 456

[924] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 11.

[925] O próprio vocábulo "Brasil" é de origem germânica, somente após o aparecimento dos germânicos encontra-se em Portugal, dos visigodos e suecos. é derivado do verbo *braseb* (queimar ou encandescer), verifica com o substantivo português *brasa*, que vem do vocábulo germânico *bras*, (fogo, carvão ardente). *Brasil* é um adjetivo derivado diretamente do germânico, significando simplesmente "uma coisa rubra ou cor rubra". OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 49. v. 1.

[926] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[927] VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert**. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003. p. 2.

> indústria alemã, a possibilidade e as vantagens do argumento da nossa exportação para Bremen e Hamburgo [...].[928]

Na segunda década do século 19, o Brasil era o comércio mais importante para os hamburgueses. Conforme o relato do Cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, em 1826, o Brasil é a maior representação no comércio hamburguês:

> Tenho podido observar que o maior comércio hamburguês se dá com o Brasil e os negociantes hamburgueses parecem tranqüilos em relação e esse comércio. Isso se atribui à confiança que lhes inspira o sábio Governo de S.M.F., a sua energia e recursos. Isto é tanto mais certo quanto a terrível crise comercial que atualmente assola as principais praças da Europa, que tem posto nos espíritos dos negociantes que em Hamburgo formam a grande maioria dos habitantes, uma tal sensibilidade que a mais leve aparência de qualquer acontecimento que se aproxima ou remotamente possa exercer sobre suas transações alguma influência desfavorável, visivelmente os abate de uma maneira notável.[929]

Neste período, deu-se grande movimento de armadores hamburgueses para o Brasil e instalações de casas de comércio.[930] Devido à guerra do Bloqueio continental, os alemães só puderam começar a estabelecer suas casas de comércio no Brasil após 1814. Em 1817, os cônsules e negociantes alemães já haviam se estabelecido no Rio de Janeiro: "Esta pequena República acaba de retirar do Rio de Janeiro o seu encarregado dos negócios, substituindo-lhe um Cônsul".[931]

---

[928] GAELZER-NETTO. A Expansão Econômica do Brasil na Europa Central. In: FUNKE, Alfred. **O Brasil e a Alemanha 1822-1922**. Berlim: Editora Internacional, 1923. p. 37. Livro dedicado às boas relações entre os dois Países, com colaborações Brasileiras e Alemães.

[929] Carta do Cônsul Brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Exmo Sr. Visconde de Santo Amaro. Hamburgo, 27 de fevereiro de 1826. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[930] KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und. 1972. p. 69.

[931] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Conde de Palmella, Ministro Secretário do Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra. Hamburgo, 15 de julho de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

O Senador Joann Karl Friedrich Gildmeister escreve ao Príncipe de Metternich da Áustria, salientando que:

> No comércio com o Brasil, a natureza colocou a Alemanha em um dos primeiros lugares, talvez até na primeira posição esta que, no decorrer normal da evolução, estará mais assegurada tanto que o Brasil recebeu até agora a maioria dos seus colonos precisamente da Alemanha e é provável que, no futuro, daqui também os receberá.[932]

Num retrospecto dos séculos 16 e 17, deve-se inicialmente apresentar a ordem de grandeza e a constelação do comércio hamburguês com Portugal e Brasil. Para isso, esquematizaremos o início do tráfico comercial entre as cidades hanseáticas e os portos brasileiros e o impedimento das viagens diretas, no seu início; como as relações comerciais precisaram ser feitas por vias indiretas; como finalmente as dificuldades políticas foram ultrapassadas e como, enfim, o comércio entre o Brasil e Hamburgo floresceu.

As distâncias geográficas entre os portos de Hamburgo e o Brasil não foram causa de impedimento às relações comerciais dos portos alemães com os brasileiros,[933] mas, sim as condições políticas, a partir das práticas comerciais remanescentes do mercantilismo.[934] No entanto, esse fato não impediu o abastecimento de produtos coloniais no Sacro Império Romano-Germânico, nem menos o escoamento da produção manufatureira deste mercado

---

[932] Brasiliens Verhältnis Zu Deutschland in National-Öknomischer Hinsich exposição do senador Johonn Karl Fridrich Gildmeister ao Principe Mitternich, junho de 1826. MINNIEMANN, Herbert. **Handes und Schiffahertsvertrag Zwischen der frien Hansestädt Lubeeck, Bremn und Hamburg, und S. Majestät dem Kaiser vvon Brasilien, unterzeichnet zu Rio de Janeiro am 17 november 1827**. Institut für Iberoamerika-Kunde. Hamburg, 1977. p. 27-31.

[933] Observando a extensão geográfica que separa os portos do Mar do Norte e do Báltico do Continente Sul-Americano e que as condições da navegação à vela impunham um período de 100 dias de viagem de Hamburgo do Rio de Janeiro, impressiona-nos tais viagens terem ocorrido. KELLENBENZ, Hermanm. Einleitung. In: Unternehmerkräfte in *Hamburger. Portugal – und Spanienhandel (1590-1625).* Hamburg, Verlag der hamburgishen Bücherei, 1959. p. 56.

[934] Cf. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999.p. 37.

luso-brasileiro.[935] Notamos que a contribuição para esses intercâmbios comerciais aconteceu tanto com a influência dos hamburgueses, residentes em Portugal, como dos portugueses sefardistas, imigrados para Hamburgo, em 1612.[936]

Naturalmente, as relações entre os alemães e o Brasil abrangiam uma escala de tempo bastante ampla. Já nos primeiros anos após o descobrimento do Brasil por meio de Cabral, vieram também alemães nos navios mercantes provenientes de Portugal, Espanha, Países Baixos e França.[937] Eram mercenários ou aventureiros tentando a sorte no novo mundo. O nome de Hans Staden, que chegou ao Brasil em 1548, é um exemplo entre muitos. Os primeiro mapas da costa brasileira foram desenhados pelos cartógrafos alemães.[938] O conde Moritz von Nassau, que chegou em 1637, ao Recife como Governador Geral holandês, era um nobre alemão; alguns oficiais, artistas e cientistas que vieram junto com ele eram também alemães.[939]

Segundo Kelenbenz, os primeiros contatos dos alemães com o Brasil não partiram das cidades hanseáticas, mas dos membros das grandes sociedades comerciais da parte alta da Alemanha, devido à sua posição bastante favorável no complexo das relações comerciais européias na parte norte dos Alpes.[940] Já no século 15, os alemães estavam conduzidos a uma

---

[935] KELLENBENZ, Hermanm. Einleitung. In: **Unternehmerkräfte in Hamburger**. Portugal – und Spanienhandel (1590-1625). Hamburg, Verlag der hamburgishen Bücherei, 1959. p. 56.
[936] Ibid., p. 95.
[937] "Os primeiros alemães no Brasil que se fixaram no Brasil vieram já em 1532, na companhia de Martim Afonso de Souza. Assim consta no diário de bordo. 'Eu trazia comigo alemães e italianos e homens que estiveram nas Índias e franceses'. Von Hielst, Erasmo Schetz, Pedro Rösel. A casa de comércio Schetz era a primeira e imediata comunicação marítima entre o Brasil e o Império alemão, transportavam, além de açúcar, algodão, o precioso pau-brasil". OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 56. v. 1.
[938] Ibid., p. 58.
[939] Ibid., p, 79.
[940] KELLENBENZ, Hermann. La Participacion des capitaux de l'Allemagne Meridionale aux. Entreprises d'Outre-Mer autornant du XVI e siècles. In: Les aspects internationaux de da découverte oceanique aux XV et XVI siècles. **Actes du cinquieme colloque International d'Histoire Martime**, Paris 1966, p. 309; Die Beziehungen Nürnbergs. Zur Iberischen Halbinsel, besonderes in 15. Un in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, em : Beiiträge zur destschaftsgeschichte Nürenbergs I, Nürenrückwirkungen der Entdeckung und Eroberung Amerikas auf. Europa in 16. Jahrhundert. KELLENBENZ, Hermann. **Lateinamerika – studien 1**. Müchen: 1876. p. 11.

técnica nova da exploração de minas e, além disso, estavam mais propensos a abordarem uma técnica de comércio que se adaptasse às suas intenções.[941]

Assim, assentavam seus representantes em Antuérpia e Lisboa, distribuindo nos mercados europeus as mercadorias que os portugueses traziam do ultramar, bem como enviavam para Portugal as matérias-primas e os produtos acabados de que os portugueses necessitavam para equipar navios e possessões no além-mar.[942]

O comércio hamburguês com a América do Sul era uma prática desde século 16, ainda que em escala menor do que com os portos caribenhos.[943] Não demorou muito para que os mercadores e marinheiros das cidades marítimas da Alemanha percebessem que o comércio com o Brasil poderia ser feito diretamente, e não através de Lisboa.

Os hamburgueses, desde os primórdios do Brasil, estiveram presentes, inseriam-se à sombra dos espanhóis, holandeses e mantinham no Brasil uma relação comercial significativa já em 1590. Kelenbenz, consultando o inventário do Arquivo das Índias, encontrou uma série de nomes de mercadores alemães, entre eles, alguns hanseáticos,[944] e que por volta de 1600 pôde observar um número significativo de mercadores hanseáticos em Sevilha, São Lucas e Cádiz, dentre eles, Friedrich Oberdz, de Colônia.[945] De 1590 a 1625, as relações comerciais com os luso-brasileiros chegaram a ser diretas, apesar do monopólio real do mercantilismo

---

[941] Para lá se dava uma florescente exportação de metais e produtos têxteis. Possuía ainda uma vantajosa posição de distribuidor para o centro e centro-oeste europeus de metais preciosos e não preciosos, cuja exploração, devido a diferentes progressos técnicos desde o último terço do século 15, empurrou para uma nova fase de prosperidade. Nesta época, os habitantes da parte alta da Alemanha conduziram a uma técnica nova da exploração de minas e estavam mais propensos a adotarem uma técnica de comércio que se adaptasse às suas intenções. KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 95.

[942] Ibid.

[943] SCHWEBEL, Karl H. Bremen Kaufleute in der Freihäfen der Karubik von den Anfängen des Bremenb Überseehandels bis 1815. **Veröffenthichung aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen**, Bremen, 1995. p. 52.

[944] KELLENBENZ, 1960, loc. cit.

[945] KELLENBENZ, Hermann. **Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal und Spanienhandel (1590-1622)**. Hamburg: Hamburgischen Bücherei, 1954. P. 294. Dentre eles, Friedrich Oberdz, de Colônia, cujo comércio principal era em Gênova, obteve de Fernando II a exploração de mercúrio das minas da Idria e firmou contrato com a Casa de Contratação, pelo qual obrigava-se a fornecer, de Haneavelica, anualmente, em Cádiz ou Sevilha, quatro mil quintais (200 ton) do metal.

português.[946] Os hamburgueses enchiam seus navios de produtos brasileiros e navegavam de volta para Hamburgo. [947]

Apesar dos perigos que ameaçavam – vindos do lado dos espanhóis, portugueses e ingleses – desenvolveu-se, entre os anos de 1590 a 1602, um trânsito de navios relativamente ilegítimo feito por marinheiros alemães para o Brasil.[948] Em lugar de cumprirem a promessa de que, no retorno, viajariam para Portugal, velejavam direto para os portos alemães. Baasch, em seus estudos sobre as relações do comércio hamburguês, já afirmava que, ao término do século 16 e início do século 17, havia ocorrido uma relativa movimentação e ligação naval direta para o Brasil. Ele afirmava que os livros navais de Hamburgo[949] apresentavam o número considerável de 19 navios, que faziam a navegação ao Brasil e retornavam a Hamburgo sem passar por Portugal.[950]

De fato, o gráfico 8, elaborado a partir dos dados assentados no livro de registro *Schifferbücher*, do Arquivo do Estado de Hamburgo, traz o número de navios hamburgueses aportados em Hamburgo, procedentes diretamente dos portos do Brasil, de 1590-1602. Em 1590, estava registrado o número de 11 navios hamburgueses que retornaram de viagem do Brasil.[951] Percebe-se que, em 1591, houve uma retração muito significativa; de 11 viagens, em

---

[946] WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen Zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln, 1958. p. 2; KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 3. Idem Rheinischer Exportnach Rio de Janeiro. In: Hans Staden Institut/ Universität Erlangen – Nürnberg, 1972. 4. Idem Relações econômicas Brasil – Alemanha. In: Recife, Imprensa Oficial, Arquivo Público Estadual, 1981. 5. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 37.

[947] Schiferbücher, Stadtarchiv In: WYNEKEN, op. cit., p. 19.

[948] KELLENBEZ, Hermann. Ein Truooentransport Von Lissabon nach Buenos Aires in ghre 1600 und fr¨he Amerikanisch deutsche Handelsbeziehumger. **Vierteljahrschrift füi sozial und Wirtschaftsgeschichte**, v. 53, p. 511-516, 1966.

[949] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 12.

[950] Ibid., p. 10.

[951] WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen Zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln, 1958. p. 2; KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 3. Idem Rheinischer Exportnach Rio de Janeiro. In: Hans Staden Institut/ Universität Erlangen – Nürnberg, 1972. 4. Idem Relações econômicas Brasil – Alemanha. In: Recife, Imprensa Oficial, Arquivo Público Estadual, 1981.

1590, para apenas duas, em 1591, voltando a apresentar mais uma viagem em 1594 e uma em 1595. Não houve viagens em 1596 e 1597. Retornaram em 1598; neste ano, três navios aportaram em Hamburgo, procedentes do Brasil. Voltaram a aportar navios diretos do Brasil somente em 1602; neste ano, os registros trouxeram apenas uma viagem.

Tabela 10: Número de navios hamburgueses aportados em Hamburgo, procedentes diretamente dos portos do Brasil.[952]

ANO	NÚMERO DE NAVIOS
1590	11
1591	2
1594	1
1595	1
1598	3
1602	1

Estas navegações diretas ao Brasil, após a derrocada da Armada espanhola pelos ingleses, eram um negócio arriscado, porém suportável. [953] Só depois de acalmar a situação internacional, por volta de 1600, as autoridades hispano-portuguesas readquiriram força bastante para abster as viagens diretas dos navios hanseáticos; as viagens ao Recife, Bahia ou Rio de Janeiro só ocorriam com autorização oficial e deveriam ser levados consigo funcionários ou soldados e, no retorno, podiam carregar frete em um dos portos portugueses.[954]

Kelenbenz, apesar de enfatizar o papel dos negociantes da região centro-sul da Alemanha para o comércio colonial, também reconhecia a importância do Estado de Hamburgo como entreposto comercial de todo o interior alemão. Esses compradores

[952] Schiferbücher, Stadtarchiv. In: WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen Zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln, 1958. p. 19.
[953] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 10.
[954] Uma frota, na qual três cidadãos de Lubeck se engajaram termina com um processo, uma vez que, por ocasião da viagem de volta, não fizeram a devida escala em Lisboa. KELLENBEZ, Hermann. Ein Truooentransport Von Lissabon nach Buenos Aires in ghre 1600 und fr¨he Amerikanisch deutsche Handelsbeziehumger. **Vierteljahrschrift füi sozial und Wirtschaftsgeschichte**, v. 53, p. 511-516, 1966.

hanseáticos vieram estabelecer suas casas de comércio no Brasil.[955] Outras famílias de mercadores alemães residiram em Portugal e tiveram notável participação no comércio das especiarias.[956] Os primeiros Estados Alemães a importarem mercadorias da Colônia portuguesa foram as cidades hanseáticas.[957] Os hambugueses reexportavam estes produtos coloniais para o Hinterland e para outros países do Norte e para o Báltico.[958]

Na metade do século 16, quando se alargaram os planos de plantação de açúcar ao longo da costa brasileira, alguns alemães aventureiros se encheram de esperança quanto a esse possível comércio. Sebald Lins, descendente de uma casa de comércio de Ulm, possuía um estabelecimento comercial em Lisboa; adquiriu uma propriedade na Capitania de Pernambuco e foi patriarca de uma grande família no Brasil. Mais tarde, alguns alemães começaram a viajar para o Brasil, onde se integraram às atividades de colonização. Em 1540, depois de viverem algum tempo em Antuérpia, os irmãos de Sebald Lins chegaram a Pernambuco como representantes da casa Függer e logo se envolveram na produção e no comércio do açúcar. Também outro alemão, Erasmus Schetz,[959] natural de Nuremberg e residente na Antuérpia, era dono da grande casa de comércio que operava em Flandres, o então entreposto para toda a Alemanha. Comprou, em 1550, o chamado Engenho de Açúcar do Governador, posteriormente conhecido como Engenho São Jorge dos Erasmus, fundado por Martim Afonso de Souza, donatário da capitania de São Vicente, em sociedade com Johann von Hülsen, técnico de moinhos hidráulicos.[960] Vários alemães ali trabalhavam, sob a gerência de Peter Rösel, a quem

---

[955] Cf. LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 37.
[956] Cf. ALMEIDA, A. A. Marques. **De capitais e capitalistas no comércio das especiarias. O Eixo Lisboa Antuérpia (1501-1549).** Aproximadamente de um Estado de Geofinança. Lisboa: Edições Cosmos, 1993. p. 55-61.
[957] Cf. LENZ, op. cit., 36.
[958] Cf. ibid.
[959] OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 56. v. 1.
[960] Ibid.

coube a administração do empório comercial e a fábrica de açúcar da família Schetz.[961] Em 1550, chegou à Bahia de Paranaguá Hans Staden, procedente de Hamburgo. Ele foi o primeiro alemão a desbravar as selvas brasileiras, ou pelo menos sair de lá com vida. Outros relatos sobre o Brasil nas décadas e nos séculos seguintes apareceram na Alemanha.[962]

Assim como os mercadores Alemães iam para a África e a Índia através de Lisboa, da mesma maneira vinham também ao Brasil, onde eram trocadas suas mercadorias por outras daqui. A respeito deste comércio, as informações que se tem são muito poucas.

Mas este panorama mudou a partir do século 16, quando se alargaram as plantações de açúcar ao longo da costa brasileira, servindo de atenção para os aventureiros alemães. O alemão da Bavária, Ulbrich Schimidel, encontrou, em sua odisséia através da floresta de São Vicente no Brasil, Peter Rösel como administrador das plantações e engenhos de açúcar pertencentes à casa de comércio de Antuérpia dos Schetz,[963]e Hans Staden o conheceu do mesmo modo. Sebald Lins, descendente de uma casa de comércio de Ulm, possuía um estabelecimento comercial em Lisboa, adquiriu uma propriedade na capitania de Pernambuco e foi patriarca de uma grande família no Brasil.[964]

Não demorou muito tempo para que os mercadores e marinheiros das cidades marítimas da Alemanha compreendessem que o comércio com o Brasil poderia ser feito diretamente e não através de Lisboa.[965]

---

[961] OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 57. v. 1.
[962] Ibid., p. 58.
[963] SCHMIEEL, Ultrich; SCHOTTENLOHER, Karl. **Die Bayern im der Frende.** Müchen, 1950. p. 63; OBERACKER Jr., op. cit., p. 41; KELLENBENZ, Hermann. Die Wirtschaftlichen Beziehungen Zwischen Antwerpen und Brasilien in der ersten Hälfte de 17 Jaharhunderts. **Viertel Jarhrchrift für sozial-und Wirtschaftsgeschichte**, v. 55, p. 449, 1969.
[964] LINS, Th Kadletz. Lins und Hollanda Die ersten deustschen siedler und ihre Nachkomen 1535-1935. **Jahrbuch für auslandsdeutsche sippenkunde**. Stuttgart, 1936.
[965] "A possibilidade se daria num ano não determinado, depois de 1580, quando Portugal e a Espanha se reuniram numa união pessoal, numa época em que não estava definido se D. Antonio, pretendente ao trono português, impor-se-ia diante da Espanha. Em 1587, corsários ingleses capturaram três navios que ousaram a viagem e um quarto navio naufragou no porto de Enden". KELLENBENZ, Hermann. **Unternehmer Kräfte in Hamburger Portugal und sparnienbhandel 1590-1625**. Hamburg, 1954. p. 252. Ed. Rudolf Häpke Niederländische Aktenzur Geschichte der Hanse und zur deïtschen sugeschteII, Lubeck 1923 p. 421.

Como já vimos, a Alemanha era, na época, dividida em centenas de reinos, principados e ducados, integrantes do Sacro Império Romano-Germânico, e não tinha interesse nem meios de organizar empreendimentos no ultramar, embora os Países Baixos disputassem com Portugal e Espanha possessões na América e inúmeros alemães participaram dessas viagens, quando as forças da companhia das Índias Ocidentais ocuparam o nordeste brasileiro nos anos de 1630 a 1654.[966]

O papel dos portugueses e holandeses imigrados para Hamburgo foi de suma importância para o movimento de importação do açúcar brasileiro.

> Novas oportunidades através da fundação pelos holandeses da Companhia das Índias Ocidentais e tomada de uma parte do norte brasileiro. Havia, assim, dois caminhos de obtenção do açúcar brasileiro: através dos amigos mercadores na Holanda e através das antigas ligações com Portugal. Deveríamos depreender que os hamburgo-portugueses se interessaram fortemente pelo empreendimento da Companhia das Índias Ocidentais, dos quais uma parte de seus parentes assentava-se em Amsterdã, tinham nela investido dinheiro.[967]

Entretanto, em Hamburgo, os portugueses de origem sefardita haviam constituído um estabelecimento que ajudava nas relações comercias com os mercadores de açúcar em Pernambuco[968] e na Bahia, pois eram parcialmente parentes de imigrantes hamburgueses: "Nos temos conhecimento ainda que, no final do século 17, morava um pequeno grupo de alemães na Bahia, ao qual pertenciam vários hamburgueses".[969] Constata-se essa importância por meio da relação de navios aportados em Hamburgo no ano de 1612, pois, dos 40 navios procedentes

---

[966] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p 34.

[967] WÄTJEN, Hermann. **Das holländische Kolonialreich in Brasilien. Ein Kapitel aus dre kolonialgeschichte des 17. Jahrhunderts**. Gotha, 1921. p. 223.

[968] "Era um caso bem particular, que a família Hulscher, de negociantes de Hamburgo, conseguisse do seu ponto de apoio, em Lisboa, fundar um estabelecimento na Bahia. Temos essa informação graças aos autos de apreensão dos corsários ingleses e aos autos da Inquisição. Tais nomes se encontram com significante mudança. Nem 'H' do início vem o 'sch' do meio, se deixavam, no português, pronunciar corretamente. Assim, escrevia-se um 'Olsguer', 'Oscre' ou 'Osquis'". KELLENBENZ, Hermann. **As relações econômicas entre o Brasil e a Alemanha na época colonial**. Recife: Imprensa Oficial. Arquivo Público Estadual, 1961. p. 13. Também Holscher, Holshuier, Holster, Hulstart, Hulzer. KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 455.

de Portugal, 23 de chegaram de Lisboa, quatro da cidade do Porto e três de Viana do Castelo.[970] A importação do açúcar brasileiro era realizada somente através destes portos. De 41 importadores de produtos brasileiros, 18 eram portugueses, dez neerlandeses e quase todos se ocupavam com o açúcar.[971]

Mais difíceis foram as ligações com o Brasil depois que deflagrou novamente a guerra entre Espanha e os Países Baixos, em 1621. Hamburgo teve a possibilidade de contato com o Brasil através da recém-fundada Companhia das Índias Ocidentais, pertencente à Holanda, que conseguiu ocupar, de 1628 a 1654, parte do Nordeste brasileiro, tendo como pontos de apoio Recife e Bahia.[972] Foram os portugueses, que habitavam em Hamburgo, através dos seus parentes holandeses, intervieram nos negócios da Companhia das Índias Ocidentais.

Na verdade, segundo Wätjen e Kelembenz, não se deve deixar de mencionar que a participação dos portugueses de Amsterdã na Companhia constituía somente uma pequena percentagem e que, apesar disso, os intercâmbios de Hamburgo, através dos portos portugueses, não foram cortados.[973] O governo do recém-independente Portugal, contava muito, em relação ao comércio, com o apoio dos portugueses que viviam tanto em Hamburgo como em Amsterdã, e também dos seus agentes em Hamburgo, como o famoso Duarte Nunes da Costa, e, em Amsterdã, seu filho Jerônimo, que deviam fazer propaganda da Companhia do Brasil, fundada em 1649, em Lisboa.

---

[969] OTT, Carlos. Influência portuguesa na formação da cultura baiana no século XVII. **Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, v. 80, p. 51, 1955.

[970] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 10.

[971] KELLENBENZ, Hermann. Deutsche Unternehmer in Brasilien im 19. und 20. Jahrhundert. **Aktuelle perpetetivem Brasiliens**, München, p. 320, 1979.

[972] KELLENBENZ, Hermann. **As relações econômicas entre o Brasil e a Alemanha na época colonial**. Recife: Imprensa Oficial. Arquivo Público Estadual, 1961. p. 22.

[973] "Na verdade, temos hoje esclarecido que essa participação dos portugueses em Amsterdã não fora tão elevada, já que, dos três milhões de Gulden do capital, contribuíram 18 portugueses com menos de um octogésimo (36000fls)". WÄTJEN, Hermann. **Das Judentum und die Anfänge der modernen Kolonisation**. Wirtsch-gesch, 1913. p. 388; KELLENBENZ, 1979, p. 326.

> Porém, dentre estes participantes, encontravam-se nas firmas amsterdanas líderes como Bento Osório e Duarte Nunes da Costa que, à época, possuíam parentes e conhecidos em Hamburgo. Duarte Nunes da Costa logo transfere-se para Hamburgo e então, durante o período da Restauração, representa lá os interesses do rei português, enquanto seu filho Jerônimo dirigia o empreendimento amsterdano. Outros portugueses, como o Coronel Saraiva e D. Pina, pudemos comprovar que eles não somente tinham parentes em Amsterdã como também no Brasil, que atuavam na indústria e no comércio do açúcar.[974]

Por algum tempo, o Duque Jakob von Kurland[975] procurou intervir no transporte de negros para o Brasil, obedecendo às ordens de seu agente Wilhelm Heusch, Cônsul hanseático em Lisboa.[976] Conforme Kelenbenz, podemos afirmar que, em 1628, estabeleceu-se em Lisboa uma Casa de Contratação para controle do Comércio do Brasil. Os portugueses contavam com o especial apoio de Hamburgo e também, nas guerras portuguesas contra os invasores holandeses no Brasil, os hamburgo-portugueses encontravam-se entre os fornecedores de navios, armas e munições.[977]

Os relatórios do Doutor Dionysius von Hamburg à corte do Duque Friedrich III, de Hostein-Gottorf, mostram-nos o que sentiam os círculos mercantis hamburgueses e quão

---

[974] KELLENBENZ, Le commerce de poivre des Fugger et le maché international du poivre. In Annales 11, 1956. p. 25. Novamente nos informa o **Livro de atas** das associações judaicas Zur Israel, no Recife, e Magen Abraham, em Maurício, que, à época, por volta de 1650, diversos associados eram provindos de Hamburgo.

[975] Neste contexto, cabe referir que o Duque Jakob von Kurland, que já operava uma política colonial muito ativa, desejava participar dos empreendimentos brasileiros, buscando-o através dos Nunes da Costa. Em 1648, fechou um contrato de navegação e colonização com o rei português e, em 1650, seguiu-se um acordo com a recém-fundada Companhia do Brasil. Os mercadores que em Lisboa participam do contrato, comissionaram Jerônimo Duarte da Costa como fretador de navios holandês. A isso somou-se a fusão ao Duque e mercador amsterdano, Henry Momber. No último momento, pareceu ao Duque incerto o futuro desse empreendimento e voltou seus planos em direção à África, continuando seu tráfico com Lisboa, onde significativamente nomeou seu representante diplomático, Guitelmo Heusch, cônsul das cidades hanseáticas. Ele fornecia ao duque e outros açúcar brasileiro. KELLENBENZ, Hermann. Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts. Wiesbaden, 1958. p.156. KELLENBENZ, Hermann. **Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal und Spanienhandel (1590-1622)**. Hamburg: Hamburgischen Bücherei, 1954. p. 210.

[976] MATTHIESEN, O H. Die Kolonial und überssepoilitik der Kurlämdischen Herzöge, I, 17 und 18. Jahrhunder, Stuttgart 1940 p. 97. Depois da saída dos holandeses do nordeste do Brasil, o governo português não entendeu e não aproveitou as possibilidades que com esse fato se dava. A companhia portuguesa brasileira não pôde desenvolver-se completamente e nem pode intensificar suas relações com o Norte da Europa. A visão política econômica liberal do padre Antonio Vieira, que originou as bases da companhia, foi com esse fato enterrada. Os sefarditas que haviam emigrado se desapontaram com este desenvolvimento mas foram se adaptando às novas circunstâncias, nas relações produtoras de açúcar, que depois da saída dos holandeses se desenvolviam nas ilhas da Caribe sob o poder dos holandeses, ingleses e franceses. KELLENBENZ, Hermann, Phasen des Hanseatischnordeuropäischen südamerikahandfels; em Hansische Geschichtsblätter 78, 1960, p. 99.

interessados estavam nessas guerras em torno do Brasil.[978] Nesses relatórios, falava-se da importação de açúcar da Companhia das Índias Ocidentais no Recife para Amsterdã, assim como a importação portuguesa de açúcar e tabaco da Bahia e do Rio de Janeiro. Nestes mesmos documentos, encontram-se as informações sobre a continuação das importações de produtos brasileiros através de portos portugueses, mesmo nos anos críticos da luta no Brasil, e que a liderança portuguesa dos mercadores do Brasil, os Cristãos-novos, correspondiam-se com os hamburgo-portugueses. [979]

Em Hamburgo, em 1652, planejava-se executar viagens triangulares entre África e Brasil e Índias Orientais, ou seja, o Duque Heusch planejava viajar à América do Sul, partindo de Hamburgo em primeiro lugar. Deveria fazer escala na costa africana, onde os navios deveriam ser carregados com negros em Brambia; em seguida, partiria para o Brasil, onde devia trocá-los, na Bahia, Rio de Janeiro ou em outros portos brasileiros, por açúcar e outros produtos, e do Brasil partir. Como resultado, viajaria para a Índia Oriental e de lá seguiria viagem de retorno a Hamburgo. [980]

Por razões diversas, envolvendo a guerra marítima batavo-inglesa, só após um ano, Heusch recebeu permissão para viagem.[981] Depois, o duque não mais recebeu passe português

---

[977] KELLENBENZ, Hermann. *Phasen des hanseatisch Nordeuropäischen südamerikahandels*. In: Hansische Geschichtsblatter. Köln, Graz, 1960. p 93. 0 Projeto espanhol duma Casa de contratação para o comércio luso-brasileiro. Referat fúr den Internationalen kongress zur Geschiste der Entdeckungen, Lissabon, setembre 1960.

[978] O Doutor Dionysius, conhecido pelo nome de Benjamin Mussaphia, era irmão de Álvaro Dinis que, por longo tempo, foi um dos líderes importadores de açúcar de Hamburgo. KELLENBENZ, Hermann. **Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts**. Wiesbaden, 1958.p. 331.

[979] Ibid.

[980] Em julho de 1652, pouco após a nomeação de um governador para a colônia do Eleitorado Germânico Gâmbia, o Duque Jakob solicitou ao representante de Lisboa um passe marítimo para outros dois ou três navios para África e para o Brasil, precisamente para a Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro e até Rio de La Plata. Por razões diversas, envolvendo a guerra marítima batavo-inglesa, só após um ano Heusch tem em mão as cartas. O duque não mais recebeu passe português, porém ainda assim, saiu para a África uma frotilha de três navios, na verdade de Copenhague. Se transcorrido como planejado, os navios teriam carregado negros em Brambia para trocá-los, na Bahia ou outro porto americano, por açúcar e outros produtos para comerciar e, como resultado, viajar para a Índia Oriental. MATTHIESEN, O. H. **Die Kolonial und übersspoilitik der Kurlämdischen Herzöge, I, 17 und 18. Jahrhunder**. Stuttgart, 1940. p. 379.

[981] MATTHIESEN, O. H. **Die Kolonial und übersspoilitik der Kurlämdischen Herzöge, I, 17 und 18. Jahrhunder**. Stuttgart, 1940. p. 379.

para viagens utilizando esta rota; mesmo assim, partiu para a África com uma pequena frota – apenas três navios.[982] Essa rota, planejada pelo comerciante e Duque Heusch, anos mais tarde, foi muito utilizada pelos hamburgueses.[983] Finalmente, os espanhóis conseguiram o monopólio das rotas que levavam ao Brasil. Apresar disso, ainda encontramos, no período que segue, navios alemães que esporadicamente viajavam sobre o Atlântico.[984] Pelas perdas ocasionadas, o seguro marítimo responsabilizava-se parcialmente, uma vez que, nas políticas de segurança de Hamburgo, a meta "Brasil" era normalmente admitida. Assim foi estabelecida nos produtos da *Casse der Stücke von Achten* uma caixa de apoio financeiro, instituída em Hamburgo em 1640, que eram contribuições para viagem ao Brasil.[985] Entretanto, em Hamburgo, portugueses de origem sefarditas haviam constituído um estabelecimento que ajudava nas relações comerciais com os mercadores de açúcar em Pernambuco e na Bahia, pois eram parcialmente parentes de emigrantes hamburgueses.[986] Os hamburgo-portugueses continuaram a ampliar seus relacionamentos através de laços matrimoniais e comerciais.[987]

Os dinamarqueses, a exemplo dos franceses, ingleses e holandeses, estabeleceram igualmente, desde a terceira década do século 17, um empreendimento que deveria operar o

---

[982] Ibid. A América do Sul desapareceu dos planos futuros do Duque e logo mudou a situação política em Lisboa. Na verdade, em 1654, tinham os holandeses se retirado da região brasileira após a perda de Recife, porém, o governo português não compreendia as oportunidades decorrentes. A Companhia do Brasil falhou no estabelecimento de firmes relações como norte. A viúva de João IV, sob influência de conselheiros de vista curta, restringiu os privilégios da instituição. A visão de uma economia livre do Padre Antônio Vieira, à qual originou a fundação da companhia, foi também para o túmulo. Os sefarditas emigrantes desiludiram-se de seu desenvolvimento e voltaram-se mais e mais para as novas regiões produtoras florescentes de holandeses, ingleses, franceses, após a retirada dos holandeses do Brasil". WÄTJEN, Hermann. **Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtentfaltung**. Berlin, 1909. p. 52.

[983] KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 99.

[984] Ibid., p. 100.

[985] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 14.

[986] KELLENBENZ, op. cit., p. 132.

[987] Ibid., p. 100.

comércio para as Índias Ocidentais e para o Brasil.[988] Atingiram a costa venezuelana em 1696, apesar de uma ordem expressa recomendar que interrompessem esse comércio.[989]

Na segunda metade do século 17 e durante o 18, o sistema monopolista espanhol e português na verdade manteve em princípio sua vigência, porém, um grande número de documentos demonstra que tal sistema, por meio do suborno e do contrabando, mais e mais foi-se solapando e, especialmente, os ingleses, franceses, holandeses dedicaram-se ao comércio, às vezes legal, outras vezes ilegalmente,[990] pois a grande distância, o péssimo trânsito de informações e a corruptibilidade dos altos funcionários na América, sem dúvida, justificaram a suposição de contrabando;[991] também os empresários holandeses nas Índias Ocidentais davam aos alemães a oportunidade de transacionar na América. [992]

A venda de produtos americanos no Norte da Europa ampliava-se com a crescente colonização.[993] A maior parte das importações saía da América Central, onde se concentravam as rotas das Índias Ocidentais.[994] A Venezuela foi a primeira participante sul-americana na troca mercantil, exportando como produtos principais da economia colonial: cacau, tabaco, peles e salsaparrilha e, ocasionalmente, pau-brasil. Porém, o volume de importação só atingiu significado considerável no início do século 18.[995]

---

[988] KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 91.

[989] Dinamarqueses, que nesses tempos de guerra, significava navios com passes dinamarqueses, ou seja, navios de Copenhague e de Bergen, como também de Altona e Hamburgo. Tudo indica que estes países utilizavam esses passes em seus fornecimentos das Índias Ocidentais. Ibid., p. 92.

[990] Em relação a Portugal e ao Brasil, os ingleses assumiram posição privilegiada desde o Tratado de 1654, pelo qual estabeleceu-se o comércio de navios portugueses para o Brasil. Também os holandeses e espanhóis logo se acomodaram a esse direito. Os suecos tentaram-no sem sucesso. KELLENBENZ, Hermann. **Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts**. Wiesbaden, 1958. p.352. A acomodação inglesa e holandesa a esses direitos ganhou nova força com o Tratado Defensivo de 1703, em que os ingleses mantinham um cônsul na Bahia. KELLENBENZ, 1960. p. 101.

[991] Ibid., p. 92

[992] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 47.

[993] KELLENBENZ, 1960, loc. cit.

[994] Ibid.

[995] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 47.

Assim como os espanhóis detiveram o sistema de monopólio na América Espanhola, os portugueses detiveram o monopólio do comércio brasileiro durante todo aquele século. Porém, numerosos documentos mostram como esse sistema era corroído pela corrupção e pelo suborno.[996]

Não somente mercadores ingleses, franceses e holandeses como também alemães perceberam as chances que lhes eram oferecidas. Assim, em 1722-1724, os alemães Paul Klotz e Wilhelm von Brun, e Arnold Zeler holandês, arrendaram o transporte de tabaco do Brasil para Portugal. [997]

Segundo a correspondência trocada entre diversas casas de comércio em Lisboa e no Brasil, entre 1720 e 1730, nota-se o papel importante exercido pelos agentes das firmas alemãs em Lisboa; empreendimentos como o da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, que possuía seus agentes não somente em Londres e Amsterdã, mas também em Hamburgo.[998]

Mais tarde, Stockler, Cônsul de Hamburgo em Portugal, e Stattmiller, Cônsul da Prússia em Portugal, exerceram papel de agentes no comércio brasileiro. Outro aspecto importante neste contexto foi a fundação de estabelecimentos hamburgueses na Bahia.[999]

Com o monopólio de Portugal sobre sua colônia brasileira, as relações comerciais entre os hamburgueses e portugueses consolidaram-se ainda mais através dos portos de Sevilha, Porto e Lisboa. Outros fatores importantes que proporcionaram o entrelace entre as praças

---

[996] Documeno sobre a repressão do contrabando na alfândega do Porto. Conde de Linhares. Manuscrito original. Lata 186, maço 3, pasta2. Arquivo Histórico do Itamaraty. Rio de Janeiro.

[997] KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 102; BENEKE, Otto. Carta escrita em Hamburgo no Arquivo do Estado aos 24 de novembro de 1866: Bur Geschichte des hamburgischen Consulatmesens. Biblioteca da Universidade do Estado de Hamburgo; KLOTZ, Paul; BRUN, Wilhelm; FITZLER, M. **Die Handelsgesellschaft Felix T. Oldemburg e c^{o} 1730-1760**. Suttgart,1931, p. 178.

[998] DIAS, Manuel Nunes. A frotas de cacau do Amazonas, 1756-1777. Subsídio para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. **Atas do Congresso de História dos descobrimentos**. Lisboa 1961, p. 53, vol. V, segunda parte; DIAS, Manuel Nunes. Fomento e mercantilismo. Política econômica portuguesa na baixada maranhense 1755-1778. **V Colóquio Internacional de Estudos Luso-brasileiros**. Coimbra 1963, Atas II, Coimbra 1965 p. 17

[999] OTT, Carlos. Influência portuguesa na formação da cultura baiana no século XVII. **Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, v. 80, 1956. p.51.

comerciais de Lisboa e Hamburgo foram a belicosidade espanhola e a neutralidade portuguesa, fazendo com que boa parte dos hanseáticos, especialmente os hamburgueses, transferissem-se dos portos espanhóis para os portugueses, onde os hamburgueses foram conquistando cada vez o espaço no setor dos negócios mercantis. Do outro lado, a política portuguesa antijudaica, conduziu uma ampla emigração para Hamburgo, sendo-lhes oferecidas oportunidades ainda melhores para o desenvolvimento dos seus negócios comerciais.

O desenvolvimento posterior delineou-se por meio da política antiinglesa de Pombal, pois suas observações a respeito da situação européia foram astutas e sistemáticas.[1000] A estrutura das Nações ibéricas, pouco desenvolvidas no século 18, forçou os estadistas espanhóis e portugueses a enfrentarem o grande problema da modernização. Tornou-se cada vez mais evidente que a eficácia governamental e a consolidação imperial eram essenciais para cada país adquirir influência em um mundo competitivo e invejoso:

> A experiência tem mostrado que, em todo o tempo, o Comércio deve ter uma inteira liberdade na sua execução, sem haver qualquer embaraço, da parte do Governo, para impedimento às suas transações, mas, de contrário, prestar-lhe aquelas vantagens que possam modificar o seu expediente e facilitar a navegação nacional. Este princípio, geralmente recebido, deve fomentar uma séria atenção do governo sábio e interessado no progresso da indústria nacional, como a primeira e mais sólida medida, para produzir a sua prosperidade, e a riqueza de Estado pela via do tráfico, a da navegação. É desta observação que os Governos, com direitos dos interesses das suas Nações e da felicidade dos seus vassalos, devem promulgar as medidas ao Corpo do Comércio por via do Tribunal competente, a fim de que os Negociantes, valendo-se dos Conselhos, embarquem-se em especulações que são fonte de sua atenção mercantil: e este serviço que os Governos fazem ao Corpo do Comércio abre um Caminho à certeza de interesses e promove a consumação de gêneros, que aliás produziria lucro em um comércio heterogêneo, feito ser um corpo estranho no total detrimento da indústria nacional, e percepção dos direitos da Fazenda Real. Os Governos possuem os meios para facilitar a execução das especulações mercantis, e os negociantes as diligências de produzirem o seu interesse, debaixo da proteção que lhe dá o Governo para diligenciarem o objeto do lucro na concorrência dos Tratados existentes, e na exata observância do pagamento dos direitos da Real Fazenda. Esses princípios acima declarados obrigaram ao Marquês de Pombal, no Reinado do Augusto Senhor Rei D. José, de Glória Memorial, a estabelecer as Companhias do Pará, Pernambuco e Maranhão com o só objeto de produzir a indústria dos povos destas três Capitanias, a que hoje está

[1000] MAXWELL, K. **A Devassa da Devassa**. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 2003. p. 22.

> correlacionada pela cultura do arroz, algodão, café, que hoje produzem com abundância as mesmas capitanias.[1001]

Segundo Maxwell, Pombal encontrava-se em Londres nos anos críticos, transcorridos entre 1738 a 1745,[1002] período crucial para a cristalização das idéias imperiais e da mitologia imperial na Inglaterra, que trouxe para o primeiro plano das meditações de Pombal, inevitavelmente, as preocupações antigas com o futuro dos territórios portugueses:

> A inquietação do embaixador agravou-se com a grave ofensa à sua sensibilidade, infligida pelo modo negligente dos ingleses darem como fato consumado as relações anglo-lusas, além de nas suspeitas de que "A inveja do nosso Brasil arde tão vivamente em corações ingleses" – conforme dizia que culminaria, levando-os a atacarem a América portuguesa. Pombal percebeu o controle que a Inglaterra exercia sobre Portugal. Os ingleses tinham obtido a posse sem o domínio. O grande fluxo de ouro brasileiro para a Inglaterra proporcionará a esta, segundo Pombal, meios para criar sua formidável marinha e importante indústria. O meio circulante e o ouro não amoedado em quantidade crescente, tinha estimulado na Inglaterra a agricultura e elevado o valor das terras, provocado o rejuvenescimento da indústria manufatureira. Portugal se preocupava com os resultados de tais mudanças, pois o mercado português era um escoadouro garantido e lucrativo dos produtos fabris ingleses. De fato, Portugal permitira que seus tesouros fossem usados contra si mesmo e, por isso, as riquezas das minas eram químicas para ele. "Os negros que trabalham nas minas de ouro no Brasil devem seus vestidos à Inglaterra", diz Marques Pombal.[1003]

Pombal, com a Companhia de Feliciano Velho de Oldenburg, e juntamente com a fundação das Companhias de Pará e Maranhão, em 1755, e da Companhia Pernambuco e Paraíba, em 1759, buscava paralisar o comércio inglês no Brasil.[1004] A respeito das ligações de Pombal com os alemães, o cônsul hamburguês Stockler, exerceu um importante papel de

---

[1001] Carta do Ministro Encarregado dos Negócios portugueses em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Sr. Thomaz Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 3 de julho de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1002] Ou seja, a época da guerra da Spanisch Main, e do ataque de Vernon à Cartagena. MAXWELL, K. **A Devassa da Devassa**. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 2003. p. 23.

[1003] Ibedem. Cf. **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

[1004] FITZLER, p. 38. In: KELLENBENZ, Hermann. KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 102.

intermediação.[1005] Ao mesmo tempo, o Cônsul prussiano, Johann Thomas Stattmiller, assumia com o comércio marítimo prussiano o arrendamento do contrato de diamantes portugueses.

Na terceira década do século 18, o homem de negócios alemão mais importante no comércio do tabaco com os portugueses era Oldenburg. A sua firma, em 1739, começou a realizar os primeiros transportes de tabaco da Bahia e Pernambuco para Lisboa.[1006] De 1741 a 1752, juntamente com seu consórcio financeiro de Lisboa, participou do arrendamento do tabaco remetido do Brasil.[1007] Nestes anos, os navios de tabaco de Oldenburg navegavam regularmente ao Brasil com a frota estatal. Segundo Kelembenz, Oldeburg normalmente enviava três navios anualmente ao Brasil.[1008]

Neste contexto, torna-se muito oportuno analisarmos a tabela 11 e o gráfico 9, elaborados a partir dos dados colhidos nos documentos do Arquivo do Estado de Hamburgo (*Admiralskollegium*), que trazem o valor das mercadorias importadas por Hamburgo em Portugal no ano de 1753.[1009] A tabela nos mostra com clareza a importância do tabaco no comércio de importação de Hamburgo de produtos portugueses. O percentual em valor desse produto, neste ano, atingiu 45,5% do total das importações, número muito significativo, comprovando a diferença que a firma de Oldenburg causava no comércio entre Hamburgo e Portugal, baseado no produto brasileiro.[1010] Neste sentido, não podemos deixar de notar que o açúcar, em termos de valor, neste ano, ocupava apenas 3,5% do total importado. Em geral, sabemos que o açúcar era um dos produtos mais importantes do comércio entre Portugal e Hamburgo.

[1005] FITZLER, p. 178. In: KELLENBENZ, Hermann. KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 102.

[1006] "Em 1.º de outubro de 1739, partiu da Bahia o primeiro embarque de tabaco da firma e uma frota de 37 embarcações, que chegou a Lisboa no começo de fevereiro de 1740 e, em 12 de maio, deixou o Tejo em retorno à Bahia. Um segundo embarque se deu em 28 dezembro de 1739, composto de 21 embarcações, saindo de Pernambuco para Lisboa". FITZLER, p. 119. In: KELLENBENZ, 1960, loc. cit.

[1007] FITZLER, p. 51. In: Ibid.

[1008] FITZLER, p. 179. In: Ibid.

[1009] Em marcos bancários. Cada marco valia mais ou menos 38 patacas.

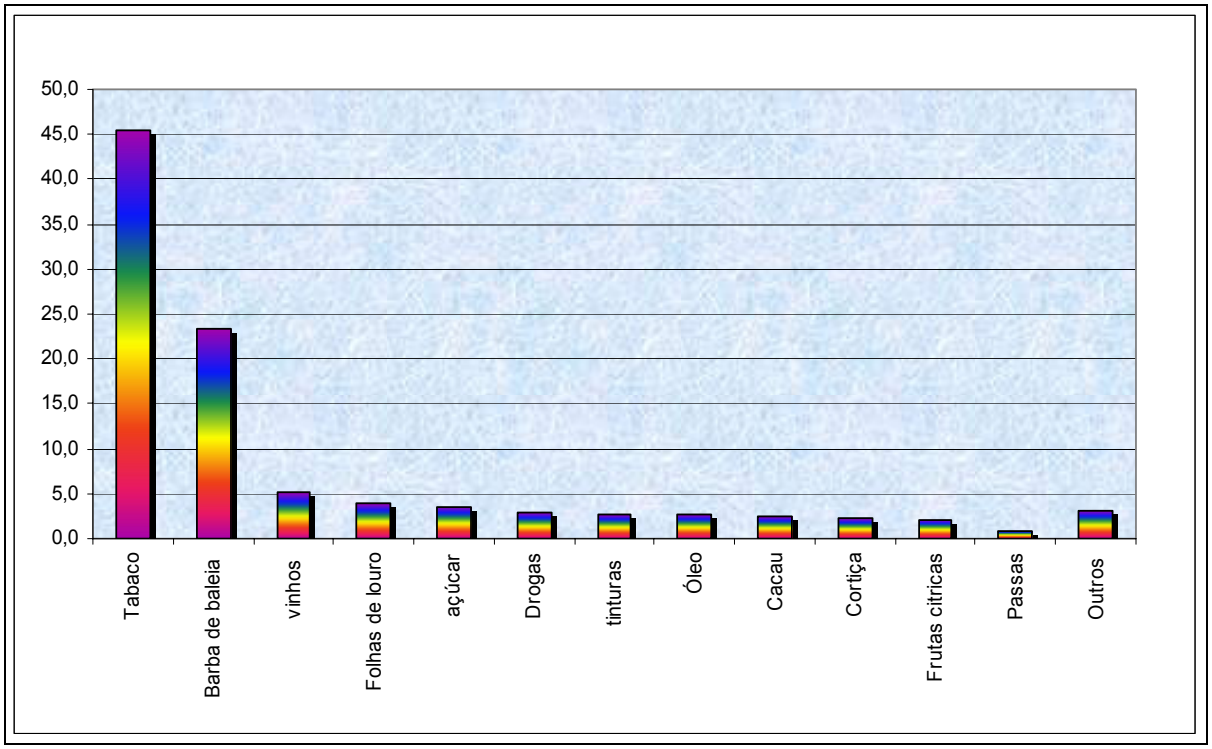
[1010] Isto não significa que, em termos de quantidade importada, também assumia a primeira posição, devido à questão do preço, correspondente a cada produto.

Tabela 11: Importação de Hamburgo em Portugal, em 1753 (em marcos bancários e porcentagem).

EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA HAMBURGO		
PRODUTOS	**VALOR**	**PORCENTAGEM**
Tabaco	108.685	45,5
Barba de baleia	56.000	23,4
Vinhos	12.355	5,2
Folhas de louro	9.429	3,9
Açúcar	8.260	3,5
Drogas	6.753	2,8
Tinturas	6.200	2,6
Óleo	6.176	2,6
Cacau	5.800	2,4
Cortiça	5.460	2,3
Frutas cítricas	4.720	2,0
Passas	1.998	0,8
Outros	7.165	3,0
Total	**239.001**	**100,0**

Fonte: Admiralskollegium, 371-372, F6, Bd. 18. Arquivo do Estado de Hamburgo.

Gráfico 9: Importação de Hamburgo em Portugal, em 1753 (em marcos bancários e porcentagem).



Fonte: Admiralskollegium, 371-372, F6, Bd. 18.

Voltando à analise das atividades comerciais realizadas por Oldenburg, em 1754, este enviou um navio à Bahia para embarcar madeira de construção naval.[1011] Nestes anos, Oldenburg assumiu temporariamente a concessão do comércio da Índia Oriental, que abrangia também o Brasil. Os navios que para o oriente asiático navegavam deviam fazer escalas em Santa Catarina e Bahia sem, porém, exercer comércio.[1012] Com a ocorrência da conspiração contra Pombal, em 1756, mudou-se totalmente a sorte da Casa dos Oldenburg, levando-o à decadência em 1760.[1013]

O produto de maior importância no comércio de importação português no Brasil e reexportação para Hamburgo, neste período, era o açúcar, ao lado do tabaco, que, durante o século 18, conseguiu sempre uma crescente importância.[1014] Já no final do século 18 e início do século 18, além de açúcar e tabaco, exportava-se, algodão, cacau, anil e outros.[1015]

No comércio de exportação hamburguesa a Portugal, em primeiro lugar, estavam os têxteis alemães, que são os produtos de linho e ruão, da Silésia, Saxônia e da Vestfália, produzidos à maneira britânica, e outras manufatura da sua indústria: "Devo fazer navegar para o Rio de Janeiro ou para a Bahia, no Brasil, um dos nossos navios com uma carga de panaria branca de Silésia, riscados e listrados da Saxônia e de Vestfália, lonas de pano flamengo da Rússia".[1016]

[1011] FITZLER, p. 106. In: KELLENBENZ, Hermann. KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 102.
[1012] FITZLER, p. 248. In: Ibid., p. 103.
[1013] FITZLER, p. 81. In: Ibid.
[1014] KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966. p. 26.
[1015] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Gabe de Massarellos. Hamburgo, 30 de agosto de 1808. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[1016] Idem. "Temos notícias estatísticas de que mais ou menos 1/6 das importações portuguesas de Hamburgo reexportadas a Bahia consistia em produtos têxteis". KELLENBENZ, op. cit., p. 95.

A estatística baseada na documentação portuguesa de 1750 dá idéia do montante desse fornecimento a Lisboa e Porto: Bretanhas quase 115 milhões de réis[1017] e ruões quase oito milhões de réis; acrescendo-se outros produtos de linho, perfaz-se quase 150 milhões de réis; para o Porto, foram embarcados quase 22 milhões de réis de linhos.[1018] Para Zimermann, o lugar de destaque que as bretanhas e ruões ocupavam indica o esforço de adaptação que se fazia para imitar o gosto pelos produtos de procedência francesa.[1019] As exportações alemãs, via Hamburgo, ao Brasil compunha-se fortemente desses produtos.

[1017] FITZLER P. 242. In: KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. In: Hansische Geschäftsblätter. Köln. Graz, 1960. p. 103

[1018] FITZLER P. 241. In: KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. In: Hansische Geschäftsblätter. Köln. Graz, 1960. p. 103.

[1019] ZIMMERMANN, Elisabeth. Der Schlesische Grarn und Leinenhandel mit Holland in 16 und 17 Jahr hundert. **Economic Historie**, Joarbock, v. 26, p. 236, 1958. "A 'indústria' silesiana da Alemanha adaptara-se às exigências do mercado para concorrer com os produtos franceses que, desde 1651, fornecia, vencendo a concorrência francesa, à Espanha dos Hasburgos". KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. In: Hansische Geschäftsblätter. Köln. Graz, 1960. p. 103.

2. 3 A ECONOMIA BRASILEIRA NO SISTEMA ECONÔMICO INTERNACIONAL NO FINAL DO SÉCULO 18 E INÍCIO DO SÉCULO 19

Como vimos, a prosperidade da Metrópole portuguesa, em meados do século 18, dependia das flutuações da economia colonial. O ouro, o fumo e o açúcar brasileiro constituíam a base do complexo comercial do Atlântico sul. O açúcar e o fumo proporcionavam lucrativas reexportações para Hamburgo e Itália; o ouro era o meio de equilibrar o intercâmbio desfavorável com a Inglaterra e de pagar as importações de madeira e de cereais, enfim, equilibrar a balança comercial.[1020] As cidades de Lisboa e Porto, na verdade, funcionavam como os "olhos portugueses", pois concentravam toda a riqueza do País; todo o seu comércio com as nações estrangeiras e com seus territórios do Brasil, de onde dependiam praticamente a sua subsistência econômica.[1021]

Na segunda metade do século 18, mais especificamente em 1753, o Marquês de Pombal começou a desenvolver uma política baseada na concessão de monopólios e direitos. Em relação ao Brasil, procurou, em especial, aumentar a rentabilidade agrícola por meio da diversificação e melhoria na qualidade dos produtos.[1022] O período de 1760 a 1830 correspondeu a uma significativa alteração na forma de avaliação colonial, marcada preponderantemente pela diversificação da produção relativa ao setor agrícola. Essa tarefa seria empreendida pelas companhias de comércio que deveriam operar no sentido de reativar as culturas já existentes e desenvolver outras, cujo potencial econômico se mostrasse viável.[1023]

[1020] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.
[1021] MAXWELL, K. **A Devassa da Devassa**. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 2003. p. 24.
[1022] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.
[1023] Pombal visava principalmente a estimular a produção do Norte e Nordeste do Brasil. Apesar do sucesso relativo, as Companhias do Grão-Pará e Maranhão (1755-1777) e Pernambuco e Paraíba (1759-1779) lançaram as bases da diversificação agrícola que gerariam os lucros metropolitanos no final do século 18 e início do século 19. Mesmo com a atividade mineradora em declínio e a açucareira em leve ascensão, o movimento global das

Essa produção que aflorou era basicamente direcionada ao mercado consumidor mundial e, nessa etapa, foram exportados em larga escala o açúcar, o algodão, o arroz, o tabaco, os couros e o cacau, entre outros.[1024] As produções brasileiras foram colocadas no mercado mundial através de Portugal e a contrapartida consistia nas importações metropolitanas de manufaturados e no elemento nodal da força motriz desta economia, a mão-de-obra escrava africana.[1025]

A valorização da diversificação da produção agrícola se deu a partir de uma conjunção de fatores que representavam a transição entre o capitalismo baseado nas atividades mercantis e o capitalismo vinculado à industrialização.[1026] Entre eles, podemos citar, em especial, a Revolução Industrial em marcha nos países europeus, que gerava maior carência de matéria-prima e representava, no plano econômico, a superação da etapa mercantilista:

> Esta providência da Real e Augusta Sabedoria d'El Rey, o Senhor D. José, de Glória Memorial, teve outro objeto em vista; para que debaixo destes auspícios para o Brasil se concentrava na sua sabedoria a verdadeira maneira de fazer consumir os gêneros da Indústria de Portugal, tanto manufaturados como dos produtos heterogêneos de Cultura, que não podia produzir pela diferença do clima, nem a pouca população das então reputadas Colônias Portuguesas. Daqui nasceu o objeto principal da alta Sabedoria, que era colocar a preempção dos Cultores do Brasil, na obrigação de favorecer a Indústria da Mãe Pátria pelo consumo dos seus produtos, e o Comércio recíproco das duas dominações, debaixo de uma só proteção de nacionalidade específica e contagiosa a todos os dois concorrentes, respectivo ao balanço do seu comércio. É desta maneira que se viu arregimentar a Marinha Mercante com vasos do maior porte, e a Marinha Real desta época crescer em magnitude pela opulência de gente marítima, que esta providência gerou pelas devidas concorrências que oferecia o Comércio de Portugal com suas Colônias. [1027]

---

exportações brasileiras saltou de três milhões e 200 mil esterlinos, em 1796, para três milhões e 800 mil, em 1807. ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio Colonial**. São Paulo: Ática. 1980. p. 612.

[1024] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

[1025] O comércio importação de escravos da costa da áfrica representava, por exemplo, mais de uma quarta parte do valor da importação no período 1796-1804, acima de dez milhões de cruzados (antiga moeda portuguesa correspondente a 400 réis); quanto ao resto não alcançava 30 trinta milhões. PRADO Jr., Caio. **História econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986. p. 116.

[1026] GALATI, José Carlos Fernandes. **Reexportações Coloniais e Dinâmica Industrial: Brasil, Portugal e França entre 1796 e 1808**. (Dissertação). Pós-graduação em História Econômica. USP. São Paulo, 2002. p. 35.

[1027] Carta do Ministro Encarregado dos Negócios portugueses em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Sr. Thomaz Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 3 de julho de 1820 **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Desta forma, apesar da decadência da atividade mineradora, surgiram condições favoráveis para o desenvolvimento econômico do Brasil, calcado em uma agricultura de exportação, o que possibilitou uma lucratividade substancial à metrópole portuguesa na reexportação desses produtos a diversos países, principalmente, nas últimas décadas do século 18 e nas duas primeiras do século 19.

No reinado de D. José I (1750-1777), o Primeiro-ministro, Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês de Pombal, sensível às transformações que se operavam no âmbito internacional e que, conseqüentemente impactavam seus país, imprimiu uma política que, embora ainda guardasse suas características mercantilistas, viria a causar importantíssimas modificações nos rumos da economia lusitana:

> O objeto do Marquês não foi enriquecer as Companhias com os fundos da indústria dos povos, mas para ajudar, sob os fundos destas, a cultivação dos gêneros desconhecidos da negligência de proprietários das terras, que não conheciam senão um modo de produzir a Cultura, que até ali se praticava sem suor, sem trabalho, e com pouco lucro para a cultivação das terras e para o objetivo do comércio e navegação comercial. A justa e bem imaginada resolução do Marquês, no estabelecimento das sobreditas Companhias, teve o seu devido efeito: é desta época que se pode datar o princípio do Comércio do Brasil com a Europa, debaixo das formas de um tráfego regular, lucrativo e abundante, para enriquecer a Nação, produzir direitos à Real Fazenda, e animar a Cultura dos imensos terrenos baldios do Brasil. [1028]

A reação portuguesa objetivava enfrentar a crise simultaneamente gerada pela escassez de ouro brasileiro e pelo comércio deficitário com a Inglaterra, mediante a instituição de uma política de substituição de importação doméstica e da produção de fontes alternativas de matérias-primas originárias de suas colônias:

[1028] Carta do Ministro Encarregado dos Negócios portugueses em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Sr. Thomaz Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 3 de julho de 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal..

> A voz pública a tem decidido a favor da Nação. Há vinte anos, a esta parte, que as progressivas continuas revoluções no Cambio confirmam isso mesmo. Antes da dita época, conservava este um quase equilíbrio, sustentado pela facilidade com que até então os credores ao Reino, pelas suas próprias mãos, se pagavam em Ouro, do que Este lhes devia, liquidando assim a divida Nacional, quando a urgência o pedia. Há com pouca diferença vinte anos, que esse equilíbrio não existe. Já pelos progressos coloniais, acresceu o ramo da exportação. Já pelas paternais providências, com que Vossa Majestade animou as Fábricas Reinais, diminuiu o da importação. Esta Nação antes devedora passou a ser credora, mas de pior condição que os vassalos estranhos, quando o tinham sido. Estes vinham aqui buscar o Ouro para seu embolso; aquela não tem meio algum para se pagar porque, não havendo gêneros de importação para compensar a exportação, não havendo ouro, nem, prata, com que lhe paguem voluntária, ou involuntariamente, é certa a impossibilidade do embolso Nacional, a menos que o governo não proporcione de antemão o remédio para sanar o mal, em que a Nação está envolvida sem o conhecer.[1029]

As diretrizes pombalinas caminharam no sentido de estimular, na metrópole, as produções agrícolas e manufatureiras para reduzir a dependência externa e desenvolver nas possessões de ultramar produtos que pudessem tanto suprir as necessidades de Portugal como atender às exigências do mercado internacional.[1030]

O estimulo à Agricultura tornou-se o esteio da nova política econômica com resultados surpreendentes no Brasil:[1031] produtos do Brasil à reexportação do Reino, alimentos para a população metropolitana e matérias-primas para a manufaturas enlaçam agricultura e indústria, tornando a caminhada rumo à industrialização uma possibilidade concreta.[1032]

A tabela 12 elaborada pelo contador do Império português, Maurício Teixeira de Moraes,[1033] e o gráfico 10, elaborado por nós a partir da referida tabela, mostram-nos com clareza o trabalho desenvolvido pelo Marquês de Pombal em favor da economia portuguesa. Como já vimos, o Marquês procurou revigorar a economia de Portugal e suas colônias por

---

[1029] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

[1030] Neste contexto, as idéias e orientações da ilustração francesa adquiriram um caráter próprio em Portugal, servindo aos interesses do País, que delas se apropriou para incrementar as atividades que se mostravam prioritárias para a recuperação econômica. Memória sobre a Industria Portuguesa. D Conde de Linhares. 1806. Manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty. Rio de Janero. Lata 186, maço 3, pasta 2.

[1031] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

[1032] Memória sobre a Indústria Portuguesa. D Conde de Linhares. 1806. Manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty. Rio de Janero. Lata 186, maço 3, pasta 2.

[1033] Esta tabela encontra-se na introdução da Balança do ano de 1815. A tabela não traz dados dos anos 1787-1795.

meio de medidas que visavam suprimir ao *deficit* com a nação inglesa;[1034] estimulou a produção, tanto da Metrópole como das colônias, com o objetivo de importar menos das Nações estrangeiras, diminuindo, assim, o *deficit* da Balança portuguesa com as Nações. Ou seja, Portugal, nos anos do Governo pombalino, diminuiu praticamente mais de 50% as importações da Inglaterra. As importações voltaram a grandes somas na virada para o século 19, subindo ainda mais depois da abertura dos portos brasileiros em 1808.

O autor da Balança não ofereceu notícias a respeito das exportações nestes anos, argumentando a falta da documentação necessária para a elaboração de tabelas e comentário a esse respeito. Estes dados oferecidos pelo contador comprovam o que nos diz a carta do autor anônimo,[1035] mencionando o *superavit* da balança portuguesa em relação às Nações Estrangeiras. Fala, inclusive, de 20 anos de *superavit*, ou seja, de 1772 a 1792.

[1034] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.
[1035] **Reflexão sobre as Balanças de Comércio, escrita em Lisboa em 1792**. Anônima. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1792.

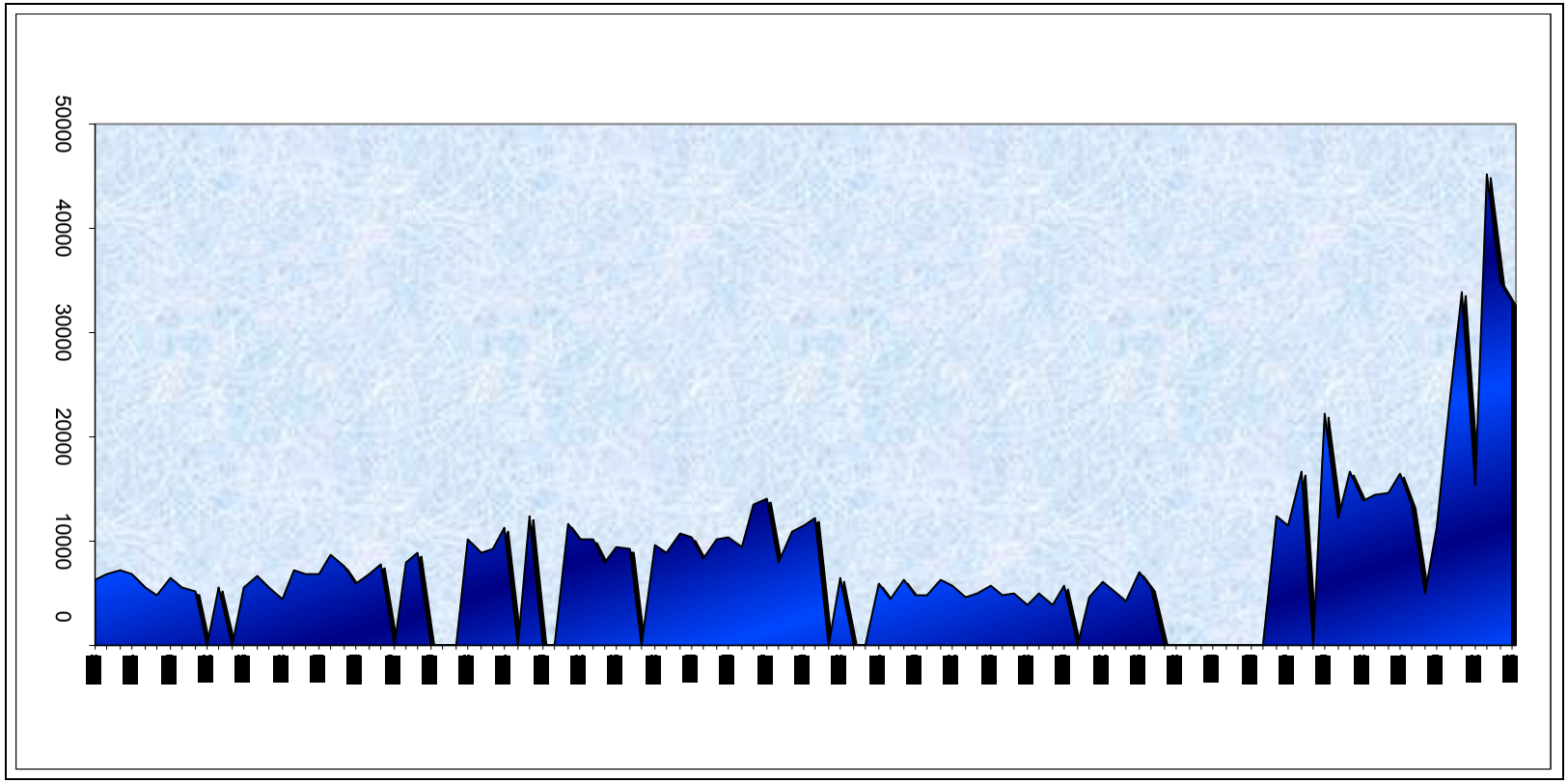
Tabela 12: Importações portuguesas da Inglaterra, de 1703-1796 e de 1796-1815 (réis).

ANO	VALOR	ANO	VALOR	ANO	VALOR	ANO	VALOR
1703	6.348.3/4	**1732**	984.3/4	**1761**	12.170.1/2	**1787 A 1795**	
1704	6.939	**1733**	10.149	**1762**	879	**1796**	12.379
1705	7.280	**1734**	8.954.1/2	**1763**	6.478	**1797**	11.569
1706	6.779.1/2	**1735**	9.293.1/2	**1764**	1.132.1/2	**1798**	16.653
1707	5.464.1/2	**1736**	11.214	**1765**	663.1/2	**1799**	2.289
1708	4.783.3/4	**1737**	11	**1766**	5.936	**1800**	22.277
1709	6.504.1/2	**1738**	12.489	**1767**	4.383	**1801**	12.198
1710	5.463.1/4	**1739**	945	**1768**	6.332.1/4	**1802**	16.734
1711	5.120.1/4	**1740**	713.3/4	**1769**	4.854.1/4	**1803**	13.968
1712	520	**1741**	11.744.3/4	**1770**	4.767.1/4	**1804**	14.412
1713	5.582	**1742**	10.259	**1771**	6.376.3/4	**1805**	14.594
1714	734.1/4	**1743**	10.181.1/2	**1772**	5.656.1/4	**1806**	16.407
1715	5.559	**1744**	7.906.1/2	**1773**	4.647	**1807**	13.555
1716	6.690	**1745**	9.408	**1774**	4.968.1/4	**1808**	4.915
1717	5.489.1/2	**1746**	9.349.1/4	**1775**	5.676.3/4	**1809**	11.329
1718	4.509.1/2	**1747**	1.115	**1776**	4.731.1/2	**1810**	23.911
1719	7.256.1/2	**1748**	9.652.	**1777**	4.946.1/4	**1811**	33.899
1720	6.896.1/4	**1749**	8.798.1/2	**1778**	3.839	**1812**	15.335
1721	6.856	**1750**	10.740	**1777**	4.946.1/4	**1813**	45.205
1722	8.649.3/4	**1751**	10.290.3/4	**1778**	3.839	**1814**	3.487
1723	7.684.1/2	**1752**	8.344.1/4	**1779**	5.773.3/4	**1815**	32.882
1724	5.927	**1753**	10.275.1/2	**1780**	499.1/2		
1725	6.942	**1754**	10.356.1/4	**1781**	4.659.1/4		
1726	7.695.1/4	**1755**	9.535	**1782**	6.134.1/4		
1727	1.868	**1756**	13.445	**1783**	5.251.1/4		
1728	7.990	**1757**	14.115.1/2	**1784**	4.316.1/4		
1729	8.854.1/2	**1758**	7.906.1/2	**1785**	6.948		
1730	929	**1759**	10.860.1/4	**1786**	5.496.1/4		
1731	8.293	**1760**	11.480.1/2				

Fonte: BGC, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.[1036]

[1036] "A Grande Bretanha é a Potência da Europa que em todo o tempo tirou o maior partido do comércio de Portugal, e vejam-se as grandes somas das Balanças dos anos de 1796-1815, provenientes das suas importações. Para provar o que acima digo, julgo acertado por esta ocasião mostrar o valor das importações Inglesas em Portugal dos anos de 1703-1786. Visto ter documentos extraído de um cálculo tirado dos seus balanços em 1787, por Mr. Fawkener, Ministro Inglês indo a esta Capital, encarregado de uma comissão sobre tratados de Comércio, para o que foi nomeado por sua Majestade, o Exmo Martinho de Mello e Castro, pelos muitos conhecimentos que tinha desta Nação então me transmitiu o sobredito documento, não lhe sendo possível haver o da Exportação escripturados em F. Sterlinas. Lisonjeio-me em dizer que a Tabela seguinte é muito curiosa pelas combinações que se podem fazer com as milhões importações destes vinte anos próximos de que há *Balanças Metódicas e exatas*, quando o comércio deste Reino de Portugal era passivo, sem artes, Fábricas, população e riquezas, achando-se na sua infância as nossas colônias, correndo tudo ao Par do atrasamento. Tira por conclusão destes princípios, que há um século o Comércio da Inglaterra andava na proporção da presente Época quanto à sua Importação. As importações de Inglaterra foram aumentando gradualmente de 6 a 12 milhões até o ano de 1764, se não devemos contemplar os anos de 1756 e 1757, por serem próximos ao memorável Terremoto e seus efeitos se entraram a decair de 1763 a 1780 na mesma graduação, fazendo-as estagnar as sábias Providências do Senhor Rey, D. José I, e seu ministro, pelo aumento da agricultura, artes, navegação, comércio, criação de fábricas, etc. **BGC**, 1815.

Gráfico 10: Importações portuguesas da Inglaterra, de 1703-1796 e de 1796-1815 (réis).



Fonte: BGC, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Segundo Ribeiro Jr., pode-se, pois falar num "mercantilismo ilustrado" português.[1037] Na esfera econômica, a assimilação de certas idéias fisiocratas mostraram-se fundamentais na medida em que, abandonando as concepções mercantilistas, chamou a atenção para a necessidade de desenvolvimento nacional, particularmente da produção agrícola,[1038] cuja meta fundamental era a realização de aberturas dentro do sistema colonial mercantilista, com vistas a reduzir o exclusivo metropolitano, estimulando a produção colonial e buscando uma integração mais forte entre o mundo metropolitano e o colonial.[1039] Essa integração objetivava adequar a situação metropolitana às novas condições impostas pelo contexto histórico da época através da melhoria da atuação das colônias tanto como mercados fornecedores.

Diante desses aspectos, pode-se inferir que alguns elementos-chave da política econômica mercantilista, empreendida pelo Estado Português como o metalismo e a exploração comercial monopolista, tornaram-se, no decorrer do tempo, obstáculos ao desenvolvimento desta nação, em âmbito mundial, colocando em xeque a exploração colonial baseada no capital mercantil, uma vez que suas orientações tornaram-se inadequadas pela Revolução Industrial:

> Desta maneira, a crise que levou Portugal a reelaborar a política em relação às suas possessões coloniais resultaria da própria estrutura e funcionamento do sistema, na medida em que, "ao promover a primitiva acumulação capitalista nas economias centrais, o funcionamento do sistema colonial comportou-se como um

---

[1037] Em Portugal, a ilustração penetrou através de elementos ligado à diplomacia e ao grande comércio. "Observa-se, desde logo, as contradições da assimilação das 'luzes' neste período, bem como em período posterior, do liberalismo, considerando-se que em nenhum momento cogitou-se a liberação das colônias. Isto é a doação pela metrópole do reformismo que contesta o absolutismo, que cultiva o espírito crítico e a liberdade não abre mão de uma das formas mais violentas subjugação, o colonialismo da época moderna." RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. (Tese) Livre-Docência. Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 16-17 .

[1038] CASTRO, Armando. **Estudos de Historia Sócio Econômica de Portugal**. Porto: Jnova, 1972. p. 160.

[1039] ARRUDA, José Jobson de Andrade. Produção Econômica. In: SERRÃO, Joel; OLIVEIRA-MARQUES; A. H. (Dir.). **Nova História da Expansão Portuguesa**. Portugal: Estampa, 1986. p. 91. v. VIII.

> instrumento fundamental para a passagem do capitalismo gerado pela acumulação mercantil para o capitalismo industrial".[1040]

No final do século 18 e início do século 19, os mercados europeus sofreram pelas convulsões internacionais: "Os Espíritos nesta parte do mundo estão inteiramente fora dos eixos."[1041] Como o exemplo do pensamento libertário decorrente da Revolução Francesa, iniciaram-se, na América, tempos de luta e dificuldades em busca da libertação das colônias. Em relação ao Brasil, sua liberação da metrópole se deu, em grande parte, como decorrência natural da transferência da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808, e sua elevação à condição de Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1815.

Do ponto de vista econômico, o século 19 foi o século em que se operou a mais violenta transição econômica, com a substituição do binário "ouro-escravo" pelo binário mais energético, "máquina-carvão"; foi o século da máquina a vapor, do carvão e do aço e, portanto, da Revolução Industrial: "As bases da pouca diversificada estrutura econômica oitocentista tinham sido obviamente colocadas nos três séculos anteriores de dominação colonial".[1042]

A constituição progressiva do Brasil,[1043] enquanto formação econômica e social, esteve, pois, ligada primeiramente ao papel de centro produtor e exportador de mercadorias para o mercado internacional: "Não são as produções naturais que nos dão esta vantagem, são

---

[1040] NOVAIS, Fernando A. **Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial**. São Paulo: Brasiliense, 1993. p. 100.

[1041] **Carta do Cônsul português em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Sr. Thomaz Antônio de Villanova Portugal**. Hamburgo, 4 de setembro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1042] ALMEIDA, Paulo Roberto. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**. As relações econômicas internacionais no Império. São Paulo. SENAC; Brasília: Funag, 2001. p. 65. "A economia colonial, quando encarada no contexto da economia européia de que fez parte e que é o seu centro dinâmico, aparece como altamente especializada. Isto mais uma vez se enquadra nos interesses do capitalismo comercial que geraram a colonização, pois, concentrando os fatores da produção de alguns produtos comerciáveis na Europa, as páreas coloniais se constituem ao mesmo tempo em outros tantos centros consumidores dos produtos europeus. Assim se estabelecem os dois lados da apropriação de lucros monopolistas". NOVAIS, Fernando A. O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **Brasil em Perspectiva**. São Paulo: Difel, 1984. p. 58.

[1043] Para Caio Prado Jr., o Brasil, tinha sido organizado primeiramente para fornecer mercadorias a mercados externos. PRADO Jr., Caio. **História econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Brasilense, 1986. p. 50.

as colônias que fazem a opulência de nosso comércio",[1044] e é com essa chave de leitura, ou seja, nessa condição de peça importante no comércio internacional português que deve ser visto o processo de crescente afirmação de uma individualidade nacional que, a termo, conduziria à independência política, mas não necessariamente à autonomia econômica.[1045]

As bases do relacionamento econômico internacional do Brasil na fase pré-independente são dadas pelo chamado "Pacto Colonial" e pela legislação metropolitana, esta última regulando as condições de ocupação do território e as obrigações econômicas dos súditos em relação à Coroa.[1046] O "Pacto Colonial"[1047] significou o estabelecimento de vínculos incontornáveis entre as diversas colônias e a metrópole, pelos quais todo e qualquer comércio externo tinha como centro e órgão regulador as Alfândegas de Lisboa.[1048] O "Pacto Colonial" dispensava e prescindia qualquer exercício de relações econômicas internacionais autônoma,[1049] assim como eliminava, evidentemente, qualquer possibilidade de diplomacia econômica.[1050]

[1044] "Há ainda mesmo nos dos calamitosos tempos de uma guerra geral em que se vê toda a Europa, América, Ásia e África e que talvez Nações com mais indústria e extensão não seja a favor à Balança do seu comércio". **BGC**, 1806. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1045] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 66.

[1046] Ibidem.

[1047] "A Colonização do Brasil evidencia o caráter mercantilista de Portugal que, através do Pacto Colonial, procurará realizar os ditames do *superavit* de sua balança comercial com as nações estrangeiras, organizando um mercado que atue como fornecedor de produtos de interesse da metrópole e consumidor de produtos acabados da mesma. Pode se dizer que nos entrepostos africanos e asiáticos a atividade econômica dos europeus (pelo menos nesta primeira fase) se inscreve nos limites da circulação de mercadorias: a colonização promoverá à intervenção direta dos empresários europeus no âmbito da produção". NOVAIS, Fernando A. O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **Brasil em Perspectiva**. São Paulo: Difel, 1984. p. 48.

[1048] NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 62-63.

[1049] Neste aspecto, o controle total da metrópole lusitana sobre a colônia brasileira remetia ao principio do exclusivo comercial que servia de base para o relacionamento comercial entre Portugal e o Brasil neste período. A metrópole reservava-se o direito do monopólio do fluxo mercantil cabendo a colônia a função de gerar uma produção cujo excedente pudesse ser comercializado internacionalmente, ao mesmo tempo em que se transformava num mercado consumidor das manufaturas metropolitanas. "A função precípua da colônia era, portanto promover a acumulação de capitais. Deveria produzir excedentes que, comercializados no mercado internacional, seria transformados em lucro pela Metrópole d, deveria ampliar o seu mercado interno para os produtos manufaturados da metrópole ou de que ele seja intermediária; deveria prodigalizar lucros para burguesia mercantil do reino . Não se tratava porém de lucros comuns. Eram lucros de monopólio: a exclusividade da compra dos produtos coloniais garantia os preços mais baixos, certeza de altos lucros na revenda. A exclusividade da venda assegurava os mais altos preços possíveis para os produtos produzidos

O fim do monopólio do comércio internacional, como resultado da transferência da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808, e abertura dos portos para as Nações amigas,[1051] como primeira medida do Príncipe Regente D. João e, mais adiante, D. João VI de Portugal, trouxe as "vantagens" do livre comércio[1052] antes mesmo de sua independência política, uma vez que a "Nação inglesa, respaldada pelo seu poderio naval e pela produção excedente de bens de consumo, impulsionada pela crescente industrialização em seu país, já vinha impondo a abertura de mercados no Império colonial português."[1053]

O mesmo processo também abriu o país aos créditos britânicos, iniciando um ciclo de empréstimos e novos financiamentos, que estariam na origem de seu histórico endividamento.[1054]

---

internamente ou reexportados para a Colônia". In: ARRUDA, José Jobson de Andrade. Produção Econômica. In: SERRÃO, Joel; OLIVEIRA-MARQUES; A. H. (Dir.). **Nova História da Expansão Portuguesa**. Portugal: Estampa, 1986. p. 88. v. VIII.

[1050] ALMEIDA, Paulo Roberto. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**. As relações econômicas internacionais no Império. São Paulo. SENAC; Brasília: Funag, 2001. p. 65.

[1051] Antes disso, as palavras Nações Amigas, que podiam negociar com o Brasil, eram o eufemismo que escondiam um privilégio que de fato se concedia à Inglaterra, única nação então em condições de manter e proteger uma possante marinha mercante. Referindo-se a isto, escreve Lima: "Esses anos, entre 1808 e 1814, foram, portanto, de verdadeiro monopólio mercantil para a Grã-Bretanha e serviram-lhe para ocupar suas posições estratégicas e conquistar o mercado. A princípio, não tinha concorrentes, e quando surgiu a possibilidade destes aparecerem, estava ela armada do vantajoso tratado de 1810, tão hostil pelo seu exclusivismo às outras nações e tão prejudicial à própria metrópole do Brasil". LIMA, Heitor Ferreira. O comércio Brasileiro no tempo de João VI. **Revista Brasiliense**, Rio de Janeiro, Editorial Andes, n. 10, p. 190, 1957.

[1052] "Agora é dado experimentar, na sua latitude e intensidade, o impulsivo princípio do sistema liberal, contra quem em vão lutarão os partidistas do sistema mercantil (em que ainda ora porfiam) confundindo o senso comum do gênero Humano, cujo inocente e genuíno interesse é, e será sempre, o preferir a quem vender melhor, e de menor preço. Não se pode já vociferar que a Nação Inglesa monopoliza o mercado: agora o clamor incoerente é contra outras Nações". LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 97.

[1053] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 53.

[1054] "Na resolução desta questão e na direção que elas tomarem é que acharemos a grande incógnita que se procura para explicar a miséria pública. Ele não está nem no papel chamado do Banco, nem na prodigalidade com que se inundou o Brasil de moeda falsa de cobre, posto que este mal seja ainda fatal. Não foi a moeda de cobre quem produziu a miséria pública, pelo contrário, ela é o produto da miséria pública, o efeito e não a causa. Para curar o mal, cumpre conhecer a causa que o produziu. Se a fortuna pública não fosse em decadência, isto é, se o consumo não fosse maior de que a produção, se o governo passado não contraísse empréstimos inconsiderados para os consumir improdutivamente, se não se embarcasse em uma guerra ruinosa, principiada sendo avaliadas". Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

A partir de 1800, os comerciantes do Rio de Janeiro começaram a sentir os efeitos da concorrência inglesa.[1055] A política internacional de Portugal mantinha-se passiva, dando continuidade à antiga aliança de Portugal com a Inglaterra. Um acordo garantia, desde 1808, a presença da Estação Naval inglesa na Corte imperial, estabelecida extra-oficialmente:

> Os ingleses instalaram-se na Baía de Guanabara com a intenção de longa permanência. Convenientemente, o Tratado de 1810, entre Portugal e Inglaterra, revogou uma disposição portuguesa segundo a qual, nos portos do Reino, não poderia existir força naval estrangeira superior a seis navios. A partir disso, a presença naval inglesa no Rio de Janeiro passou a ser respeitável e ostensiva, aumentando, a partir da Independência. [...] Além disso, era preciso assegurar o pagamento dos vultuosos empréstimos feitos, a serem feitos ao nascente império moreno. Daí a indisfarçável missão da Estação Naval inglesa no porto do Rio, relativamente ao Império brasileiro: proteger com uma das mãos e ameaçar com a outra.[1056]

Almeida ressaltou que três grandes conjuntos de problemas passaram a dominar as relações econômicas internacionais, a partir do ato de se abrir o Brasil para o mundo. Nessa conjuntura histórica, em primeiro lugar, o dos acordos de comércio e seus eventuais efeitos nefastos para a economia nacional, reflexão que deveria levar aos esforços políticos da representação nacional por sua imediata revisão e efetivo cancelamento; em segundo lugar, o problema crucial da mão-de-obra que se desdobrava, de um lado, na questão do tráfico negreiro e das pressões exercidas pela Inglaterra para pôr fim ao regime da escravidão e, de outro, na política destinada a favorecer a imigração de estrangeiros e a colonização interior; por fim, mas não menos importante, o angustiante problema dos desequilíbrios crônicos nas contas do Estado que, à falta de excedentes orçamentária ou de comércio exterior, tinha que se equacionado pela via dos empréstimos externos, significando, nessa conjuntura de hegemonia

---

[1055] LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. p. 76.
[1056] LEMOS, João Saldanha. **Os Mercenários do Imperador**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1996. p. 446.

britânica, a contratação de vultosas somas junto às casas financeiras de Londres e a conseqüente dependência das finanças públicas brasileira dos banqueiros daquela Praça.[1057]

A Carta Régia de abertura dos portos, assinada na Bahia por D. João VI, em 28 de janeiro de 1808,[1058] foi a primeira medida econômica no Brasil providenciada pelo príncipe regente D. João e, mais adiante, D. João VI de Portugal: "O Senhor D. João consagrou a sua Gloriosa vinda a seu principado ultramarino em novo mundo com Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, abrindo os Portos do Estado a todas as Nações que estivessem em paz e harmonia com a coroa. Isto nos basta. O senhor D. Henrique, mandou, mas o senhor D. João veio abrir o comércio do Orbe".[1059]

Com essa carta, pela primeira vez, os interesses do Brasil se separaram dos da Metrópole, e o comércio do Brasil, no âmbito internacional, passou a uma considerável fase de expansão:

> O valor das colônias para Portugal proveio não do consumo dos seus produtos manufaturados e do emprego da sua mão-de-obra e da navegação, mas dos pesadíssimos impostos lançados sobre os produtos de exportação e sobre o ouro, prata, pedras preciosas, açúcar, peles, anil e outros produtos que eram levados para a Metrópole, habilitando, assim, a Nação a que mantivesse comércio com alguns países europeus, a África, a Índia e China. Esta situação modificou-se com a famosa Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, assinada na Bahia. Este célebre documento, cuja inspiração e mesmo autoria é geralmente atribuída ao baiano José

[1057] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 91.

[1058] Carta Régia de Abertura dos Portos: "Atendendo à representação [...] sobre se achar interrompido e suspenso o comércio [...] com grave prejuízo dos meus vassalos e da minha Real Fazenda, em razão das críticas e públicas circunstâncias da Europa, e querendo dar sobre este importante objeto alguma providência pronta e capaz de melhorar o progresso de tais danos: sou servido ordenar interina e provisoriamente, enquanto não consolido um sistema geral que efetivamente regule semelhantes matérias, o seguinte: Primo: Que sejam admissíveis nas Alfândegas do Brasil todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transplantadas, ou em navios estrangeiros das potências, que se conservam em Paz e harmonia como a minha leal Coroa ou em navios dos meus vassalos, pagando por entrada vinte e quatro por cento [...] ficando os vinhos aguardentes e azeites doces[...] pagando o dobro [...]. Segundo: que não só os meus vassalos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a benefício do comércio e da agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais à exceção do pau-brasil, ou outros notoriamente estancados [...]. Bahia, 28 de janeiro de 1808". Ibid.

[1059] LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 59. A assinatura do documento da abertura dos portos é atribuída à pressão inglesa, tendo sido mesmo uma das imposições feitas pelo Almirante Sidney Smith para comboiar e garantir o transporte da Família Real para o Brasil. LIMA, Heitor Ferreira. O comércio Brasileiro no tempo de João VI. **Revista Brasiliense**, Rio de Janeiro, Editorial Andes, n. 10, p. 189, 1957.

> da Silva Lisboa, mais tarde Visconde de Cairu, constituía, sem dúvida, uma aspiração brasileira, sentida por todos, muito especialmente pelos negociantes, que deviam suportar o monopólio da Metrópole no comércio exterior brasileiro. [1060]

Pouco depois, em 11 de junho, outro ato reduzia a tarifa de 25% a 16% para as mercadorias portuguesas e a 19% as mercadorias estrangeiras embarcadas em navios portugueses.[1061] O decreto da abertura dos portos possibilitou uma nova etapa na história da economia do Brasil. O certo é que os interesse do Brasil e da Inglaterra coincidiram, podendo-se admitir que a iniciativa partisse dos dois lados.[1062] O fato inegável, contudo, é que a grande beneficiada com o ato da abertura dos Portos do Brasil para a Nações amigas foi a Inglaterra,[1063] não só pela sua posição econômica favorável, podendo fornecer para o Brasil todos os produtos manufaturados de que tinha necessidades e de que suas indústrias estavam em superprodução. Encerrava-se, com esse ato, o longo período de três séculos de exclusivismo comercial português, conhecido com "Pacto Colonial".[1064]

O grande poder de pressão que dispunha a então a Inglaterra, "protetora" da Família Real portuguesa contra as ameaças franco-espanholas,[1065] e as insistentes demandas dos

---

[1060] LIMA, Heitor Ferreira. O comércio Brasileiro no tempo de João VI. **Revista Brasiliense**, Rio de Janeiro, Editorial Andes, n. 10, p. 188, 1957.

[1061] Ibid., p. 191.

[1062] "É evidente a grandeza do Benefício político do senhor D. João, conferido pelo dito Decreto. Ele virtualmente obrigou a multidão das Leis prejudiciais e inexeqüíveis, que formavam a máquina imaneável do Sistema Colonial. Está o Brasil desassustado do retorno do Fantasma: a esperança dos monopolistas perecerá LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 98.

[1063] "Em País tão vasto e fértil, como o Brasil, o Soberano da Nação que adapta o justo Regime Patriarcal, pode com liberdade admitir a todos os estrangeiros úteis, e bem intencionados sob a vigilância da Polícia e dizer francamente a qualquer Nação, ainda que seja diferente, como o antigo Príncipe de uma fértil região aos filhos de Jacob. Estes varões são pacíficos, negoceiem na terra, e a cultivem, pois é espaçosa e carece de habitantes e lavradores, seja franco o casamento da nossa gente com a sua". LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 99

[1064] "E deste beneficio gozou seus concorrentes até julho de 1814, quando a Paz, presidida por Metternich, deu como realmente aberto os Portos do Brasil a todo o comércio internacional. A franqueza do comércio, doado pela Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 (antes só interna e provisória), recebeu a definitiva consumação pelo Decreto de 18 de junho de 1815, depois da Paz Geral". LIMA, Heitor Ferreira. O comércio Brasileiro no tempo de João VI. **Revista Brasiliense**, Rio de Janeiro, Editorial Andes, n. 10, p. 189, 1957.

[1065] "O Gigantesco poder das Forças combinadas de Espanha e França impossibilitava a prolongação da resistência à fora d'armas, não sendo então praticável o auxílio de Inglaterra, também ameaçada de invasão". LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 35.

agentes ingleses no Rio de Janeiro,[1066] obrigaram Portugal a aceitar uma redução substancial das tarifas aplicadas aos produtos ingleses, materializada no Tratado Comercial de 1810:

> O Tratado de 19 de fevereiro de 1810 com a Coroa Britânica, para se regular o comércio, é, no meu humilde entender, Máximo Benefício do Senhor D. João VI, por evidentemente contribuir a segurança riqueza, credito da monarquia. Pareceria até indecoro e impertinente de Montrallo, se, por fatalidade, ainda agora não se desfigurasse como maléfico Nacional, por incendiários escritos, com que se tem porfiado em desparzir Zizania, comprometendo-se a mútua confidência, de que aliás tanto se há mister para constante harmonia dos Governos e povos, naturais aliados, e amigos certos como se tem visto na adversidade dos Estados.[1067]

O Brasil, organizado essencialmente para fornecer mercadorias coloniais aos mercados internacionais, continuaria no mesmo papel de centro produtor e exportador de bens primários que tinha assumido na condição de peça mais importante no comércio português às Nações estrangeiras.[1068]

Neste contexto, pode-se falar do fim do Pacto Colonial, pois, durante o século 18, as principais potências marítimas, para consolidarem a sua posição no sistema internacional de Estado, recorreram à política de expansão ultramarina e ao reforço do sistema mercantil dos exclusivos nacionais, de que os regimes de Pacto Colonial eram parte integrante.[1069]

Durante o período colonial, o Brasil se constituía efetivamente numa das mais lucrativas possessões do Império Português.[1070] Como veremos nos próximos capítulos, na

---

[1066] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 93.
[1067] LISBOA, op. cit., p. 130.
[1068] ALMEIDA, 2001, loc. cit.
[1069] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4. NOVAIS, Fernando A. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: **L' historie quantitative du Bresil de 1800 a 1930**. Paris: Edition du CNRS, 1973. p. 59-75.
[1070] Se sua exportação para a metrópole produzia um *déficit* em favor da Colônia, sua reexportação para outros Países, nos anos que antecedem a abertura dos portos do Brasil, garantia saldos para Portugal, que se traduziam em recursos monetários créditos, letras de câmbio, pagamentos de importações por certo, investimento no setor industrial. Recursos tão valiosos que, pela primeira vez, na segunda metade do século 18, a balança comercial portuguesa tornou-se superavitária em relação às Nações estrangeiras a ponto de gerar preocupação ao Governo Português. **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4. "Especialmente a partir de 179,0 a balança comercial pende para a favor de Portugal em relação à

abordagem quantitativa, constataremos que o Brasil constituía a subsistência de Portugal no período anterior ao Bloqueio Continental. Era um grande exportador de produtos tais como açúcar, tabaco, algodão, couros, anil, madeiras, drogas e outros; não se pode deixar de mencionar que se tornou também um importante importador de escravos, cujo comércio, segundo Almeida, provavelmente alcançara um quarto do valor importado pela colônia.[1071] Assim, o Brasil representava um dos centros mais importantes da atividade mercantil portuguesa; além disso, Portugal encontrava também no Brasil, juntamente com a política do monopólio comercial, um mercado ativo capaz de receber sua produção manufatureira que, antes da transferência da Corte, chegou a atingir elevadíssimas somas.[1072]

As medidas restritivas à fabricação local, existente de modo geral desde o início do regime colonial, tinham sido intensificadas no decurso do século 18, quando aumentaram as necessidades financeiras da metrópole ao mesmo tempo em que diminuía correlativamente a produção de ouro nas "minas gerais".[1073] As restrições às relações econômicas externas do

---

Inglaterra, obrigando-os a remeter ouro para Portugal a fim de equilibrá-la, uma inversão histórica que surpreendeu as autoridades inglesas, acostumadas regularmente a receber metais preciosos de Portugal". **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4; MAXWELL, Kenneth. The Atlantic em the Eighteenth Century: a Southern perspective on the need to return to the Big Picture. **Transaction on the Royal Historical Society London**, v. 3, 6th series, 1993. p. 229. ARRUDA, José Jobson de Andrade. Brazilian Raw cotton as a strtegic factor in global textile manufacturing during the industrial revolution. **XIV International Economic History Congress**. Helsinki. 21- 25 de Agosto de 2006. p. 69.

[1071] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império Ed. SENAC, São Paulo; FUNAG. BRASÍLIA 2001. p. 93

[1072] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1073] Na ânsia de sustentar a economia extrativa de metais preciosos, a coroa portuguesa, a partir do inicio do século 18, começou a decretar uma série de leis proibindo outras atividades que não fossem as relacionadas com a mineração. Em 1715, a Coroa já houvera proibido a instalação de mais engenhos de açúcar na capitania de São Paulo para não desviar o emprego de escravos nas minas. Foram proibidas também as atividades de ourives no ano de 1766; tecelagem de algodão, em 1766; fabricação de sabão, em 1767, sendo que o alvará de 1785 de D. Maria I (1777-1810) determinou que fossem extintas e abolidas, em qualquer parte, todas as fábricas, manufaturas e teares, abrindo exceção apenas para a tecelagem de panos grossos de algodão para uso dos escravos. Coleção de Alvarás, Arquivo da Marinha do Rio de Janeiro. In: FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1995. p. 112. O Alvará de 1785 evidencia ainda a grande preocupação portuguesa em eliminar uma possível concorrência à produção manufatureira metropolitana, direcionada para a colônia. ARRUDA, José Jobson de Andrade. Produção Econômica. In: SERRÃO, Joel; OLIVEIRA-MARQUES; A. H. (Dir.). **Nova História da Expansão Portuguesa**. Portugal: Estampa, 1986. p. 133. v. VIII.

Brasil tinham sido impostas ainda no século anterior, com a expansão das companhias de comércio detentoras do monopólio.[1074]

Quanto as relações comerciais internacionais de Portugal, o Tratado de Methuen, de 1703, transformara Lisboa em um simples entreposto aduaneiro em beneficio dos comerciantes ingleses,[1075]contra quem procurou insurgir-se à administração pombalina, a partir de 1750.[1076] O surto demográfico e o crescimento das atividades industriais no Velho Mundo valorizavam os mercados e produtos coloniais, e o Brasil, com sua diversificação da produção agrícola, estava apto a oferecer, via Portugal, evidentemente, uma série de matérias-primas de crescente demanda na Europa, como o açúcar, café, couros, cacau, tabaco, madeiras e algodão, que passou a abastecer os teares ingleses, que estiveram na origem da Primeira Revolução Industrial.

A partir de 1808, estabelecido o princípio do livre-comércio, procurou-se criar condições para a produção local e para esta foi prevista certa proteção contra a concorrência estrangeira. Por um alvará de 1.º de abril de 1808, foram eliminadas todas as restrições que

---

[1074] A raízes da industrialização colocadas pelo Marquês de Pombal têm, portanto, bases muito mais sólidas do que as experiências fugazes do século anterior. Resulta de um projeto muito mais integrado que envolvia, a um só tempo, a indústria, a agricultura e o circuito comercial. A criação de companhias de comércio privilegiadas fechava o circuito, pois aproximava os espaços coloniais metropolitanos, redesenhando uma nova configuração para o Império luso-brasileiro. Não se trata de medidas conjunturas. São ações conscientes e objetivas que tornam Portugal ainda mais dependente do espaço colonial. ARRUDA, José Jobson de Andrade. Brazilian Raw cotton as a strtegic factor in global textile manufacturing during the industrial revolution. **XIV International Economic History Congress**. Helsinki. 21- 25 de Agosto de 2006. p. 69.

[1075] "O texto do Tratado de Methuen, nos termos do intercâmbio 'estatístico' de produtos que ele previa, é tão exemplarmente emblemático das relações econômicas desiguais que entretinham, desde longa data, Portugal e Inglaterra e tão revelador de diferenças estruturais entre economia situadas em extremos opostos do processo produtivo, que David Ricardo, quase um século mais tarde, utilizaria-o para ilustrar sua famosa teoria das 'vantagens comparativas', segundo a qual, duas economias diferentemente dotadas, realizam um comércio mutuamente benéfico em função de suas especializações naturais. Pelo seu produto 1.º, Sua Sagrada Majestade, El Rey de Portugal, prometia, tanto em seu próprio nome como no dos seus sucessores, admitir para sempre de aqui em diante, no Reino de Portugal, os panos de lã e mais fábricas de lanifícios da Inglaterra; enquanto pelo produto 2.º, a Real Magestade Britânica ficava 'obrigada para sempre, de aqui em diante, de admitir na Grã-Bretanha os vinhos de Portugal [...], diminuindo ou abatendo uma terça parte do direito de costume." Cf. CORREIA, Francisco Antonio. **História Econômica de Portugal**. Lisboa: Imprensa Nacional de Publicações, 1930. p. 44-45.

[1076] Pombal, em um dos raros exemplares de "mercantilismo esclarecido" da história portuguesa, buscou efetivamente incentivar o povoamento da grande colônia americana, consolidar sua fronteiras, incrementar o comércio e diversificar a produção. A decadência da mineração abriu espaço ao desenvolvimento da agricultura e da pecuária interna. ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 93.

haviam sido impostas pelo alvará de 1785 à indústria no Brasil, decretando-se a liberdade "todo gênero de manufatura" em qualquer parte do país;[1077] passaram a ser concedidos privilégios aos inventores, num exemplo pioneiro de proteção à propriedade intelectual e se procurou favorecer a introdução de máquinas e equipamentos novos.[1078]

Do ponto de vista dos fluxos de comerciais, a abertura dos portos refletiu de imediato nas atividades dos portos brasileiros e no incremento às atividades locais, ou seja, a não-intervenção dos negociantes de Lisboa e do Porto; economizava-se tempo, trabalho, dinheiro e, ao mesmo tempo, evitavam-se os tratos clandestinos.[1079] Efetivamente, os navios ingleses afluíram ao porto do Rio de Janeiro em grande número, na verdade, os ingleses, anteriormente, já praticavam forte comércio clandestino no Brasil, prejudicando a indústria portuguesa, conforme nos relata o contador do Império português, ou seja, eram efetivamente as fábricas portuguesas que mais sentiam o efeito do contrabando inglês no Brasil:

> A diminuição das exportações para o Brasil era mais sensível nos produtos das manufaturas, por força do comércio clandestino da nossa América, onde se faz muito necessária a exata observação das Leis, a proibir a entrada de produtos estrangeiros nos seus portos, porque a transgressão delas tem sido escandalosa de alguns anos a esta parte, com gravíssimo prejuízo do Comércio das Fábricas Nacionais da Real Fazenda e do Público.[1080]

O relatório dos anos seguintes continuava a alertar para o escandaloso contrabando praticado pelos ingleses, em especial nos portos Rio de Janeiro e da Bahia, chamando a

---

[1077] LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 70.

[1078] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império Ed. SENAC, São Paulo; FUNAG. BRASÍLIA 2001. p. 93.

[1079] "Por aquele imortal diploma, outorgou incomensurável doação aos habitantes deste Paraíso Terrestre, onde brotam os timbres da vida vegetal, abrindo os Portos sem reserva de produtos comerciais estrangeiros, estabeleceu a correspondência direta das Nações economizando tempo, trabalho, dispêndio, e riscos em derrotas falsas, circuitos forçados, rumos avessos, tratos clandestinos de que era composto o sistema colonial em pura perda da humanidade inconsiderável vantagem da Metrópole e triste desanimação das colônias. Assim, todas as classes de habitantes do Brasil se habilitaram a ver a desfrutar os bens da natureza e arte de todos os Estados nos seus diferentes graus de civilizações, a fim de exuberante suprimento do povo, e perene estímulo da geral indústria.Neste Liberal Expediente, o senhor D. João teve em protótipo a magnificência da Divindade". LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 70.

atenção para a falta de patriotismo de alguns negociantes, que favoreciam a indústria alheia em detrimento da nacional.[1081] As queixas dos contrabandos não se limitavam só ao Brasil, mas às próprias praças comerciais de Portugal: "o saldo legítimo de toda a Importação e Exportação talvez não seja tão favorável a este Reino, por causa do muito contrabando que esta Nação a Inglaterra anualmente nos introduz, sendo este comércio clandestino, uma ruína manifesta do Estado."[1082]

Estes não só traziam ao Brasil os produtos estrangeiros, mas transportavam também a mercadoria brasileira, que se diversificava crescentemente.[1083] Na verdade, a partir da abertura dos portos, em 1808, até 1816, a Inglaterra quase exclusivamente se beneficiou do mercado brasileiro.[1084] "Somente após a grande pacificação, presidida por Metternich, é que os portos brasileiros foram, de fato, abertos a todo o comércio internacional."[1085]

Em 1810, foram dadas as primeiras experiências diplomáticas "fundadoras da inserção econômica do Brasil no mercado internacional", sobretudo pela negociação e conclusão de tratados bilaterais de comércio com a Inglaterra, cujas conseqüências propriamente comerciais se fariam sentir durante as primeiras três ou quatro décadas da vida independente do Império brasileiro.[1086]

[1080] **BGC**, 1803. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1081] **BGC**, 1806. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1082] **BGC**, 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1083] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1084] **BGC**, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1085] VIERA, Dorival Teixeira. **Evolução do sistema monetário brasileiro**. São Paulo: FEA-USP, 1962. p. 38.

[1086] No seguimento da abertura dos portos, adotaram-se outras medidas de caráter administrativo ou institucional que conformariam a primeira estrutura diplomática econômica brasileira; entre elas, a própria organização do Estado e a repartição funcional dos "ministérios". Em 11 de março de 1808, no primeiro gabinete da monarquia portuguesa organizado no Brasil, D. João VI criou três secretarias de Estado: a dos Negócios do Reino, a da Marinha e Ultramar e a Guerra e Estrangeiros, a cargo, respectivamente, de D. Fernando José, de João Rodrigues de Sá e Meneses e de Rodrigo de Souza Coutinho. Cf. ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 98.

Tão logo armou-se a frota portuguesa em Lisboa para partir para o Brasil, fugindo da invasão francesa, os comerciantes ingleses bastante prejudicados pela política do Bloqueio Continental de Napoleão, prepararam-se para iniciar o comércio com o Brasil:

> A Carta Régia chegou em breve à Inglaterra e reanimou os espíritos desesperados com o interdito do comércio do predominante Tirano. Ela foi considerada como Proclamação à sociedade cível em que a Fé da Coroa Fidelíssima e Palavra Real, se empenhou em Bem fazer toda a Terra. É de complacência Nacional que na Grã-Bretanha se reconhecesse e aplaudisse o grande caracter do então Príncipe do Brasil e do seu Povo que souberam desfazer os planos do inimigo do mundo o mais extraordinário e honorífico.[1087]

Os ingleses, logo após a notícia, movimentaram-se em carregar seus navios com mercadorias da sua indústria com a intenção de partir o mais breve possível ao Brasil, e assim, nos primeiros cinco meses de 1808, mais de 40 navios ingleses solicitaram licença para zarpar para os portos brasileiros, que logo ficaram abarrotados de mercadorias britânicas em caóticas condições de armazenamento.[1088]

A pressão dos comerciantes ingleses e a de seus agentes políticos conduziu à primeira negociação diplomática feita a partir do Brasil – o Tratado de Amizade e de Aliança –, complementado pelo Tratado de Comércio e de Navegação,[1089] ambos repletos de cláusulas favoráveis à Inglaterra e aos seus súditos:

> Pelo Tratado de comércio e navegação, de 19 de fevereiro de 1810, concedam-se, aos ingleses, além de outros favores e vantagens, a redução da taxa de entrada a 15% *ad valorem* aplicável a todos os gêneros, mercadorias e produtos, quaisquer que sejam, da produção, manufaturas indústria ou invenção dos domínios e vassalos de sua majestade Britânica [...] admitidos em todos e cada um dos portos e domínios de sua Alteza Real o príncipe Regente de Portugal, tanto na Europa,

---

[1087] LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 75. "O Decreto de 27 de novembro de 1807, que manifestou os desígnios do inimigo e a Real resolução da Ausência e estabelecimento da Corte no Rio de Janeiro foi verdadeiramente um diploma salvador do Estado. O Senhor D. João não abandonou o Reino estabelecendo, a Regência dos seus delegados. Obrou com a previdência de Constantino Magno". Ibid., p. 64.

[1088] PANTALEÂO, Olga. A presença inglesa. In HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965. p. 73-74.

[1089] SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. São Paulo. v. II. Imprensa Nacional, 1937. p. 247-252.

> como na América, África e Ásia, quer sejam consignados a vassalos britânicos, quer portuguesa (Art. 15) ficando, as mercadorias provenientes da Inglaterra mais favorecidas que as próprias portuguesas, que pagariam 16% o açúcar, o café e outros gêneros coloniais ficavam, reciprocamente, excluídos do comércio bilateral (Art. 20) com o que se vedava o acesso aos mercadores britânicos ao essencial da produção brasileira.[1090]

As condições exaradas no convênio de 1808 significavam a transplantação do protetorado britânico, cuja situação privilegiada na metrópole era consagrada em nossa esfera econômica e até se consignava imprudentemente como a perpétua falta de genuína reciprocidade era absoluta e dava-se em todos os terrenos, parecendo mesmo dificílima de se estabelecer pela carência de produtos que se equilibrassem nas necessidades do consumo, sendo mais preciosos, no Brasil, os produtos manufaturados ingleses do que, na Inglaterra, as matérias-primas brasileiras.[1091] Dava-se ainda a desigualdade na importância que, respectivamente, representavam suas exportações para os países produtores, constituindo a Inglaterra o mercado quase inicial do Brasil, ao passo que, aquela nação, dividia por muitos países seus interesses mercantis.[1092]

Almeida também ressaltou, inegavelmente, que o Tratado de 1810 foi um erro de política econômica[1093] e, segundo Simonsen,

> não era essa infelizmente a política comercial que conviria a um país como o nosso, que apenas iniciava a sua economia independente. Tínhamos que abraçar, àquele tempo, política semelhante a que a nação norte-americana seguiu no período de sua formação econômica. Produtores de produtos coloniais, diante de um mundo fechado por "políticas coloniais", tornamo-nos, no entanto, campeões de um liberalismo econômico na América.[1094]

[1090] ELTIS, David. Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade. New York: Oxford University Press, 1987. p. 5-6. In: ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 107.
[1091] **BGC**, 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1092] LIMA, Manoel Oliveira. **Dom João VI no Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996. p. 251.
[1093] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 107.
[1094] SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Imprensa Nacional, 1937. p. 260.

Em 1815, o Brasil foi elevado à categoria de Reino e, em 1822, separou-se definitivamente da metrópole constituindo-se Império sob D. Pedro I.[1095] Com a independência, caíram as últimas limitações do comércio brasileiro no campo internacional e, a partir de então, o Brasil iniciou a corrida para o reconhecimento da sua independência diante das Nações estrangeiras e estruturação das relações econômicas internacionais. D. Pedro sabia muito bem que este empreendimento lhe seria uma tarefa árdua e desafiadora, como ele mesmo se explica:

> Ser tal qual a Europa! Que o Brasil pudesse afinal tomar o assento no concerto das nações e executar sua partitura! Extinguir para sempre o desdém, a ironia. Ter peso suficiente, reputação, senão navios, para que hesitassem em nos esmagar com um ultimato. Recusar a condescendência e tornar-se, em toda a extensão do termo, um Estado soberano. Como parecia difícil! Pertencíamos à América Latina, cada revolução entre os nossos vizinhos salpicava em nós, atraindo para o continente o opróbrio da virtuosa Europa onde, como todos sabem, as revoluções são sérias e os assassinatos, motivados. Além do mais, possuíamos escravos, e essa mancha hedionda negava-se a desaparecer de nossas mãos. Por último, éramos pretos, o sangue da África conspurcava-nos irremediavelmente aos olhos dos reis e dos povos.[1096]

Realmente, tomar assento no quadro das grandes Nações européias seria um diferencial pelas condições do despontar do Brasil dentre as ex-colônias como única monarquia, tendo as hispânicas se convertido em repúblicas. Para o Brasil, o essencial era estabelecer relações comerciais diretas com outros países e ativá-las o máximo possível.[1097]

Se a metrópole portuguesa, durante o período colonial, manteve o monopólio comercial com o Brasil, durante a primeira fase do Brasil independente, essa função foi exercida pela Grã-Bretanha, que conseguiu passar seus interesses econômicos no âmago do processo de reconhecimento político do Brasil, ao determinar as condições pelas quais se daria o

---

[1095] Pedro IV, mais tarde em Portugal

[1096] Tradução Rosa Freire d'Aguiar, para a edição brasileira. D. Pedro II, o Defensor Perpétuo do Brasil: memórias imaginárias do ultimo imperador. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. In: ALMEIDA, op. cit., p. 57.

[1097] SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Imprensa Nacional, 1937. p. 257; ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 113. "O manifesto às nações amigas de agosto de 1822, que, ainda antes de formalizada a emancipação, anunciou a permanência da abertura dos portos ao comércio lícito, conformou um primeiro exercício de política comercial, muito embora não se possa dizer que existisse nessa fase, uma exata consciência dos grandes problemas da nacionalidade em que vertente economia". Ibidem, p. 116.

restabelecimento de relações diplomáticas com Portugal, chave da normalização política com as demais potências européias.

As disposições desiguais inscritas no Tratado de Comércio de 1810 entre Portugal e a Grã-Bretanha, herdadas da fase de extrema dependência político-militar portuguesa, continuaram a pesar sobre os destinos da nação nos primeiros anos da independência.[1098]

> Os primeiros acordos bilaterais de amizade, comércio e navegação, negociados numa conjuntura histórica de inexistência de regras multilaterais estáveis e uniformes capazes de reger as relações entre Estados assumiam feições distintas em função das relações mantidas pela nova monarquia com as demais "potências" do concerto internacional, eles compunham não apenas uma rede de vínculos comerciais com os demais países, mas também um complexo tecido de relações no campo dos investimentos diretos, no das relações consulares e até no que se refere aos mais variados objetivos estratégicos e territoriais.[1099]

Nem todos os tratados necessariamente eram assinados, a rigor, com grandes "potências" políticas ou econômicas, como o contrato com as cidades hanseáticas. Na verdade, ocorreu uma conjunção de interesses entre o Brasil recém-independente e essas cidades. Ou seja, a preocupação das cidades hanseáticas não era apenas firmar tratados comerciais, mas também enviar artífices, soldados e colonos, estabelecer casas de comércio, vinculá-las ao intercâmbio marítimo e à reexportação dos produtos do seu mercado.[1100]

Em poucos anos, a partir do Tratado de Paz e Aliança de 1825 entre Portugal e o Brasil, em que se deu o reconhecimento da independência do Brasil por parte de Portugal,[1101] mais de uma dezena de convênios comerciais foram negociados e ratificados com os principais parceiros econômicos do Brasil, que envolveram os seguintes Estados:

[1098] Ibid.

[1099] ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**: as relações econômicas internacionais no Império. São Paulo: SENAC; Brasília: FUNAG, 2001. p. 116.

[1100] Tratado do Comércio Bsasil-Cidades Hanseaticas. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

Tabela 13: Reconhecimento da Independência e os tratados do Brasil com as Nações.

ANO	PAÍS	TÍTULO DO DOCUMENTO
29.8.1825	Portugal	Tratado de Paz e Aliança
29.8.1829	Portugal	Convenção adicional (indenização)
8.01.1826	França	Tratado de amizade, navegação e comércio
23.11.1826	Inglaterra	Convenção sobre o comércio de escravos
16.6.1827	Áustria	Tratado de comércio e navegação
9.7.1827	Prússia	Tratado de amizade, navegação e comércio
17.8.1827	Inglaterra	Tratado de amizade, navegação e comércio
17.11.1827	Cidades hanseáticas	Tratado de comércio e navegação
26.4.1828	Dinamarca	Tratado de comércio e navegação
12.12.1828	USA	Tratado de amizade, navegação e comércio
20.12.1828	Países Baixos	Tratado de amizade, navegação e comércio
7.02.1829	Sardenha	Tratado de amizade, navegação e comércio
22.9.1834	Bélgica	Tratado de comércio e navegação

Fonte: LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 57.

E assim, nesses anos, a tarifa de 15% deixou de ser preferencial para a Inglaterra, pois foi progressivamente sendo estendida aos demais países com quem foram contraídos tratados bilaterais:

> A bandeira inglesa desfrutava antigamente de proteções enormes, enquanto outras nações tinham que pagar 25 por cento pelos seus produtos importados, a Inglaterra pagava somente 15 por cento. Mas depois que a independência do Brasil foi reconhecida pelas potências européias, foram concedidos os mesmos privilégios, primeiramente a Portugal, à França e à Prússia. Não há dúvida que os mesmos benefícios serão concedidos às Cidades Livres de Hamburgo, Bremen e Lübeck, esses poderosos esteios do comércio alemão, cujos representantes se encontram atualmente no Brasil, tanto mais que elas são ótimas freguesas dos produtos do Brasil.[1102]

[1101] Pelo qual o Brasil se comprometia a pagar ao governo português 2 milhões de libras.
[1102] WEECH. Friedrich von. **A agricultura e o comércio do Brasil no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 56.

2.4 TRATADO DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO ENTRE AS CIDADES HANSEÁTICAS E O BRASIL

Como vimos, o comércio hanseático com o luso-brasileiro foi fundamental tanto para a produção manufatureira e a proto-indústria alemã, como aos importadores dos produtos brasileiros. Não podemos deixar de lembrar que "o senado hamburguês é um governo composto quase que todo de comerciantes"[1103] e que estes não tinham o recuso de uma marinha de guerra; eram os maiores consumidores coloniais brasileiros, não comprados pelos ingleses, nem pelos franceses, ambos abastecidos pelas suas próprios colônias: "A Alemanha era então a principal compradora do açúcar e café do Brasil, pois a Inglaterra e a França importavam tais produtos das suas Colônias."[1104] Estes, como nos fala o contador português Maurício Teixeira de Moraes, só inundavam as praças comerciais luso-brasileiras com seus produtos industriais, a Inglaterra com bens de consumo e a França com produtos de luxo.[1105]

A partir do século 19, a formação da sociedade brasileira estaria subordinada ao modo de produção capitalista, por meio do mercado internacional. "Apenas porque as relações de dominação não podem se construir ao nível das trocas, mas estão enraizadas ao nível da produção, subordinadas aos interesses dominantes ingleses."[1106]

Depois do acordo de 1825, entre Portugal e Brasil; o reconhecimento da independência do Brasil pela Áustria, em julho de 1827, e a assinatura do Tratado de amizade, navegação e

---

[1103] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo. **Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Visconde de Iahamberpe**. Hamburgo, 10 de junho de 1826. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1104] "Brasiliens Cerhältnis zu Deutschland in National Ökanonuscher Hunsich exposição do senador Johann Karl Friedrich Gildmeister ao Principe Metternich, junho de 1826. M: MINNEMANN, Herbert Handels und Schiffahrtsvertrag Zwischen der frein Hansestädt Lubeck, Breneb, und Hambrug, und Sr. Majestät den Kaiser von Brasilien, unterzeichnet zu Rio de Janeiro am 17 november 1827, Institut für Iberianerika-Kunde Hamburg 1977, p. 27-31.

[1105] **BGC**, 1810. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1106] LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. O comércio Atlântico e a comunidade de mercadores do Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. Separata da **Revista de História**, São Paulo, n. 101, p. 76, 1975.

comércio, entre a Prússia e o Brasil com cláusula preferencial – os prussianos conseguem os mesmos privilégios que a Inglaterra gozava no comércio com o Brasil.

No mesmo ano, os Estados hanseáticos chegaram também a um igual acordo, através do qual Hamburgo defendia, ao mesmo tempo, interesses dos estados industriais, tais como Sachsen, Bremen, Wurtemberg, Baden e o Grão-ducado de Hessen.[1107]

Desde a instalação da Corte portuguesa no Brasil, os alemães marcaram forte presença, pois, além dos Ministros plenipotenciários da Áustria e da Prússia, bem como alguns cônsules, havia, junto à Corte de D. Pedro I, cerca de 17 representações comerciais de Estados alemães, cujo interesse pelos produtos do Brasil cada vez mais se aguçava.[1108] Em 1824, apenas no porto de Salvador, saíram cerca de 86 navios a transportar 34.023 caixas de açúcar para Hamburgo. Em 1826, dois terços da produção de açúcar foi para Hamburgo, um total de 29 mil a 30 mil caixas de açúcar.[1109]

Os primeiros passos para o processo de negociações deste tratado foram iniciados em 1824, com o Vice-cônsul de Hamburgo no Rio de Janeiro, o negociante Ten Brink, quando elaborou um relatório sobre o comércio hanseático brasileiro.[1110]

Por isso, em 1826, o Cônsul de Hamburgo em Salvador, Peter Peycke, apresentou ao imperador D. Pedro I, durante sua visita àquela cidade, uma exposição manifestando desejo de as cidades hanseáticas firmarem um contrato de comércio com o Brasil, pelo qual obtivessem,

---

[1107] PRÜSSE, Jürgen, Die Handelsvertiäge der Hansestadte, Lubeeck, Bremen, und Hambug mit übersseischen Stacten un 19 Jahrhundert, Bremen 1962. p. 43; KOSSOK, Manfred In Shatten der Heiligen Allianz, Deutschland und Laleinamerika 1815 –1830, Zur politik deutschen staaten gegen¨ber der Unabhängigkeitsbew egung mittel und sudamerikas. Studien Zur Geschichte dernationalen und Kolonialen Befeiungs bewegung vol. 4/5 Berlin 1964., p, 125

[1108] KELLENBENZ, Hermann. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960. p. 102.

[1109] Esposição Peter Peycke ao Imperador D. Pedro I, Salvador, março de 1826. In: MINNEMANN, Herbert Hamdels und Schiffahrsvertrag Zwischen der freien Hanseastäadt, Lubeck, Bremen und Hamburg und Sr. Magetät dem Kaise von Brasilien unterzeichenet Zu Rio de Janeiro ao 17 de novembro 1827. Institut für Iberoa Merika- Kunde, Hamburg, 1977 p. 23-24.

[1110] MINNEMANN, Herbert (Org.). **Tratado de Comércio e Navegação entre os senados das cidades livres e hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo e sua Magestade o Imperador do Brasil**. Hamburg: Iberoamerikanisches Institut, 1977. p. 169.

com a cláusula de nação mais favorecida, as mesmas reduções tarifárias concedidas à Inglaterra e à França.[1111] Um de seus argumentos constou em mostrar que as cidades hanseáticas, especialmente Hamburgo, ofereciam mais vantagens ao Brasil do que qualquer outra nação da Europa.[1112]

> ... São grandes e inegáveis as vantagens que as cidades hanseáticas, mormente o porto de Hamburgo, oferece ao Brasil, não tendo a Alemanha colônias próprias, cujas produções possam gozar ali de preferência; são os gêneros do Brasil, nos ditos Portos admitidos, mediante um direito igual para todas as nações, e para todos e quaisquer gêneros, 1 ¼ por cento, sobre mui modesta avaliação, não incorrendo alem disto os vosos brasileiros nos portos hanseáticos em maiores despesas, do que todos aqueles destas cidades; combinação esta de vantagens que nenhuma outra nação da Europa oferece, existindo pelo contrário muitas que, para favorecerem suas colônias e navegação, usam de um sistema, ou motivo proibitório e nocivo ao Brasil.[1113]

D. Pedro responde, segundo a carta de Peycke ao presidente do comércio de Hamburgo: "enquanto não houvesse tratado, não poderia ser concedida a igualdade de direitos solicitada. Mais tarde, S. M. participou, porém, por escrito, que um tal pedido teria de ser apresentado no Rio de Janeiro."[1114]

Através da carta do Cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, percebe-se que os hanseáticos não se demoraram em organizar a comitiva que seria encarregada de negociar, no Rio de Janeiro, um tratado de comércio e navegação. O Cônsul comunica ao Marquês de Inhambupe a situação do comércio de Hamburgo, para que fossem negociados os acordos com base em dados credíveis, a fim de se avaliar a situação com mais propriedade sobre as vantagens ou defeitos do comércio:

[1111] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo**. Eustáquio Adolfo de Mello Matos ao Marquês de Inhambupe**. Hamburgo, 28 de fevereiro de 1827. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1112] Exposição Peter Peycke ao imperador D. Pedro I. In: MINNEMANN, Herbert (Org.). **Tratado de Comércio e Navegação entre os senados das cidades livres e hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo e sua Magestade o Imperador do Brasil**. Hamburg: Iberoamerikanisches Institut, 1977. p. 27.

[1113] Exposição Peter Peycke ao imperador D. Pedro I. In: MINNEMANN, op. cit., p. 24.

[1114] Ibid., p. 19.

> Tendo me comunicado o síndico Sievecking, e depois o burgomestre Bartels, que este senado ia mandar à Corte de Rio de Janeiro um agente diplomático encarregado de negociar um tratado de comércio com o Brasil, passo quanto antes a informar Vossa Excelência dos direitos tanto de importação e exportação, como de ancoragem, tonelagem e outros da mesma espécie que passam neste porto os gêneros e navios, quer estrangeiros, quer indígenas, na sua entrada ou saída e vem assim, do método aqui empregado a fim de se avaliar a capacidade dos ditos navios, e da opinião dos negociantes sobre as suas vantagens ou defeitos. As mercadorias que entram na alfândega de Hamburgo pagam um e meio por cento do seu valor, segundo o preço da terra, e as que saem, um oitavo por cento. Estes direitos não variam, seja qual for a natureza das mercadorias, o país da sua produção, e a bandeira do navio em que tiver lugar a sua importação ou exportação.[1115]

Outra correspondência do mesmo Cônsul, de 28, de fevereiro de 1827, comunica a nomeação definitiva do Governo hamburguês do Síndico Sievecking para vir ao Rio de Janeiro como enviado extraordinário da República, a fim de negociar um tratado semelhante ao que o Brasil havia assinado com a França e a Inglaterra:

> Cumpre-me levar ao conhecimento de S. Ex.ª que o governo hamburguês há definitivamente nomeado o síndico Sievecking para ir ao Rio de Janeiro como enviado extraordinário desta República. Este diplomata, segundo o que tenho podido colher, deve regular se em todas as preposições que houver de fazer ao governo Brasileiro, pelas estipulações análogas dos tratados que atualmente existem sobre o comércio do Brasil com a França e Inglaterra.[1116]

A correspondência enviada por Antônio José Rademarker[1117] ao Marquês de Inhambupe, datada em Hamburgo, no dia 5 de janeiro de 1827, afirma ser fundamental observar questões importantes a respeito da possível negociação de um tratado de comércio e

---

[1115] **Carta do Cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Il.^{mo} e Exmo Sr. Marquês de Inhambupe**. Hamburgo, 13 de janeiro de 1827. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 02, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1116] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo**. Eustáquio Adolfo de Mello Matos ao Marques de Inhambupe**. Hamburgo, 28 de fevereiro de 1827. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1117] "Há quatro semanas que aqui temos um representante do Brasil na estimável pessoa do Sr. Antônio José Rademaker, o qual traz poderes para nomear Vice-Cônsules". Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, Cônsul Geral, ao Sr. D. Francisco de Almeida. Hamburgo, 11 dezembro de 1826. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

navegação entre o Brasil e Hamburgo. Descreve as condições que os negociantes estrangeiros, em Hamburgo, devem seguir para realizar comércio, recomenda vivamente ao Marquês que se aproveite a oportunidade para negociar tratados com a máxima reciprocidade, tendo em vista o grande interesse dos hamburgueses em negociar com o Brasil e do aumento do comércio com o Brasil:

> As cidades hanseáticas tensionavam mandar a sua M. Imperial sobre a conclusão de um tratado de comércio [...]. Acerca desse tratado, permita-me V. Ex.ª fazer algumas reflexões. Nenhum estrangeiro pode exercer aqui profissão alguma, sem fazer atos judiciais ou de comércio até para despachar nas alfândegas, fazendas, enfim e inteiramente proibido do direito de tratar de seus negócios, uma vez que não-cidadão, de maneira que só entra na alternativa ou de renunciar aos direitos da sua Pátria para obter a carta de cidadão com o juramento que dá no senado que remeterei na primeira ocasião a V. Ex.ª por cópia ou de confiar os seus negócios e segredos a algum Hamburguês. Deste sistema resulta que a maior parte dos estrangeiros que desejam estabelecer casas de comércio nesta Praça não o fazem por não quererem perder o direito de cidadania na sua Pátria, e assim se vêem na forçosa necessidade de entregarem a sua propriedade a um comissário, exportando a qualquer risco rápido das crises comerciais, além da diminuição nos seus interesses. Eu não duvido que o senado tenha adotado esta medida rigorosa a fim de assegurar aos seus cidadãos todos os interesses das comissões que faz a mais importante e principal desta praça. Lançando-se um Golpe de vista os privilégios que os hamburgueses gozam no Brasil, não se pode negar que existe uma grande falta de reciprocidade da parte deste governo, que pelas suas conseqüências é muito prejudicial aos súditos de S. M. Imperial. Parece-me, portanto, que sentindo esse governo a importância das suas relações com o Brasil e desejando em conseqüência concluir um tratado de comércio, deve se aproveitar essa ocasião para assegurar aos súditos da S. M. Imperial que quiserem estabelecer casa de comércio, nesta praça, a liberdade de poderem negociar em seu próprio nome, sem que lhes sejam necessário servirem na guarda marienal e prestarem um juramento que não pode ser compatível com os deveres de cidadão brasileiro, fazendo-se sob este assunto um produto especial no tratado. Não me estendo mais sobre as vantagens, ou desvantagens, que podem ocasionar o estabelecimento de casas brasileiras nesta praça porque V. Ex.ª, melhor que eu, as poderá calcular à vista das consideráveis relações que existem em progressivo aumento, entre o Brasil e as cidades hanseáticas, e a vista da relação dos gêneros exportados do Brasil nestes últimos três anos, bem como da relação dos direitos, postagem e outras das ditas cidades, as quais remeterei logo que concluídos estejam.[1118]

Como já vimos, o objetivo da política do comércio internacional hamburguês e bremense, durante a Liga Alemã, era criar uma rede mundial de tratados comerciais. De fato, foi por meio deles que produtores e consumidores alemães foram se inserindo no mercado

---

[1118] **Carta de Antonio José Rademarker ao Marquês de Inhambupe**. Hamburgo, 5 de janeiro de 1827. Manuscrito original. Arquivo do Itamaraty. Rio de Janeiro. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo.

mundial, recentemente aberto pela nova tendência da economia liberal,[1119] tanto que negociantes austríacos e prussianos, cientes das vantagens que usufruíam os ingleses no Brasil, garantiram, através de seus Estados, apoio diplomático às cidades hanseáticas.[1120] Como a economia hamburguesa baseava-se tanto na expansão dos mercados existentes como na conquista de novos, sem contar com poderio militar e naval, precisava atingir seus objetivos por meio de negociações e tratados cuidadosamente acordados.[1121] Assim, o processo de negociação destes tratados com o Brasil vinha, desde 1824, sendo cuidadosamente projetado.

Em Londres, os senadores de Hamburgo e Bremen procuraram fechar, sem sucesso, o tratado junto aos delegados brasileiros. Posteriormente, uniram-se e, juntamente com o senado de Lübeck, tendo por finalidade se fortalecerem diante do Estado brasileiro, planejaram os termos do acordo a ser despachado pela missão que seria enviada ao Brasil:

> Parece que as instruções do Senhor Gildemaister também se reduzem a isto. A cidade de Lübeck, cujo contato direto com o Brasil é quase nulo, enviou que ultimamente o seu primeiro síndico incumbido de lhe procurar uma parte das vantagens que os ministros de Bremen e Hamburgo puderem negociar no Rio de Janeiro a bem dos seus respectivos países. O referido síndico teve diversas conferências com aqueles ministros e entregou, ao segundo, uma espécie de instruções nas quais o governo de Lübeck lhe recomenda trabalhar especialmente para a maior redução possível dos direitos nas nossas alfândegas pelos produtos.[1122]

As três cidades hanseáticas somente se uniram para tratar do comércio exterior, continuando politicamente autônomas, na condição de cidades livres.[1123] Os delegados

---

Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1119] LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999. p. 62.

[1120] KOSSOK, Manfred. Der Brasilienvertrag von 1827. In: **Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität**. Leipzig, 11 Jahrgang, 1962, p. 494.

[1121] Ibid.

[1122] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo. Eustáquio Adolfo de Mello Matos ao Marquês de Inhambupe. Hamburgo, 28 de fevereiro de 1827. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1123] "O senado de Bremem concluiu que o governo brasileiro considerava Hamburgo como metrópole das cidades hanseáticas e superior a outras duas e, para mostrar que a sua república figurava por si só, o mesmo senado resolveu mandar também ao Rio de Janeiro um agente diplomático encarregado de negociar um tratado de comércio entre o Brasil e a dita república. Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo Eustáquio Adolfo de

bremense, Gildemeister, e o hamburguense, Sievecking, chegaram ao Rio de Janeiro em junho de 1827, conscientes de que este não era um simples acordo de comércio, cujas negociações poderiam durar meses, pois sabiam das pressões que enfrentariam por parte do cônsul inglês. Finalmente, conseguiram um acordo comum e a assinatura do tão esperado tratado de comércio e navegação ainda em 17 de novembro do mesmo ano.[1124]

Mello Matos ao Marques de Inhambupe. Hamburgo, 31 de dezembro de 1826. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1124] Tratado de Comércio e Navegação assinado entre o Brasil e as Cidades Estados de Hamburgo, Bremen e Lübeck. Tratado original. Manuscrito. Arquivo do Itamaraty, Rio de Janeiro.

2.5 COMÉRCIO DIRETO ENTRE BRASIL E HAMBURGO

Depois de uma breve contextualização da economia brasileira no sistema econômico internacional, no final do século 18 e início do século 19, abordaremos o comércio direto entre o Brasil e Hamburgo.

Com a vinda da Família Real portuguesa ao Brasil, em 1808, os alemães novamente começaram a se estabelecer neste país e participar da economia que D. João VI pretendeu impulsionar, com o objetivo de fortalecer sua posição diante da Grã-Bretanha, de que Portugal caíra em completa dependência: "Portugal, sem indústria, e dependente de todo o mundo, não pode fazer aposição valiosa em receber o açúcar do Brasil já refinado, há de se sujeitar a tudo."[1125]

Kelenbenz ressalta que, após a abertura dos portos, em 1808, o mercado brasileiro foi fundamental para os alemães, no sentido de fomentar o trabalho doméstico de artesãos, fornecedores de produtos básicos para o trabalho: ferramentas, pregos, talheres e outros; ressalta também a importância do capital investido nos empreendimentos ultramarinos.[1126] Não podemos deixar de mencionar a importância para os comerciantes alemães do casamento do Imperador com a princesa da casa dos Habsburgos, que trouxe para o Brasil, uma série de homens letrados e comerciantes, enviados pelas firmas alemães.

> Para os comerciantes alemães, foi bom que o Imperador casasse com uma princesa da casa dos Habsburgos. Quando esta, em 1817, vem para o Brasil, traz não somente naturalistas alemães, como também, engenheiros e seguem comerciantes

---

[1125] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1126] KELLENBENZ, Hermann. As relações teuto-brasileiras no período de 1815 a 1830. **II Colóquio de Estudos Teuto-brasileiros**. Recife, 1974, p. 435; SCHNEIDER, Jürgen. **La emigracion Alemana a América Latina desde 1821 hasta 1930**. Jshrbuck für Geschichte von Staat, Wurtschaft und Gesellschaft Latinamerikas 13. 1976. p. 89.

> que vinham se informar das possibilidades de comércio nos portos. Sendo que muitas vezes estas firmas eram dos próprios países daquelas que faziam esta longa viagem comercial.[1127]

O Senador Joann Karl Friedrich Gildmeister, ao escrever ao Príncipe de Metternich, da Áustria, a respeito do Brasil, das possibilidades que apresenta ao comércio alemão, salienta que:

> no comércio com o Brasil, a natureza colocou a Alemanha em um dos primeiros lugares, talvez até na primeira posição esta que, no decorrer normal da evolução, estará mais assegurada, tanto que o Brasil recebeu até agora a maioria dos seus colonos precisamente da Alemanha e é provável que, no futuro, daqui também os receberá.[1128]

Em 1820, Hamburgo instalou um consulado na Bahia.[1129] Tanto na Bahia, como no Recife, os comerciantes alemães constroem para si estabelecimentos que contavam, todavia, com a concorrência inglesa: "A Inglaterra que se beneficiava das vantagens tarifárias, obstaculizava o aumento da sua exportação de panos de linho, como das manufaturas de ferro, aço e vidro, impedindo o crescimento global do volume do comércio".[1130] Muito rapidamente, o sul e o sudeste ganham forte peso, em particular Rio de Janeiro, como sede do Governo central.

> A inveja e o monopólio de Portugal paralisaram o comércio brasileiro durante séculos. Desde a sua independência e da abertura dos portos a todas as Nações, principalmente o Rio de Janeiro começa a surgir como um dos mais importantes centros comerciais do mundo. A extraordinária posição do porto, por assim dizer, na entrada das vias habituais do comércio mundial, confere a esse lugar uma importância particular, que, com o aumento da população do país, promete ao fabricante e ao comerciante europeu uma venda segura para seus produtos e

---

[1127] OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. Rio de Janeiro: Presença, 1985. p. 48. v. 1. p. 86.
[1128] Brasiliens Verhältnis Zu Deutschland in National-Öknomischer Hinsich exposição do senador Johonn Karl Fridrich Gildmeister ao Principe Mitternich, junho de 1826. MINNIEMANN, Herbert. **Handes und Schiffahertsvertrag Zwischen der frien Hansestädt Lubeeck, Bremn und Hamburg, und S. Majestät dem Kaiser vvon Brasilien, unterzeichnet zu Rio de Janeiro am 17 november 1827**. Institut für Iberoamerika-Kunde. Hamburg, 1977. p. 27-31
[1129] OBERACKER, 1979, loc. cit.
[1130]Brasiliens... p. 27-31.

> remessas, tanto mais que a instalação de fábricas no pouco povoado Brasil deve proporcionar-lhe ínfimo benefício.[1131]

O Rio cresceu como porto de exportação, principalmente de café; em 1818, dali saíam 14 navios para Hamburgo.[1132] À época, estabeleceu-se Gaspar Friedriech Stuhlmann como Cônsul Geral de Hamburgo e, depois, o mercador Brinck, como Vice-cônsul; os estabelecimentos alemães, antes inexistentes, começaram a florescer.[1133] Já em 1819, o comércio português sentiu o impacto causado pelo comércio direto entre Hamburgo e o Brasil: "Quanto à decadência em que aqui jaz o comércio com esse Reino, sufocado e oprimido pelo comércio direto com o Brasil".[1134] Isto significa que, logo que Hamburgo retornou às atividades comerciais, iniciou o comércio direto com o Brasil em larga escala, crescendo diariamente.

O Brasil tornou-se o centro de gravidade para o comércio hamburguês, aumentando o movimento de armadores hamburgueses para o Brasil neste período e as casas de comércio. Os hamburgueses, mudando de rota, passaram ao comércio direto com o Brasil, gerando-lhes grandes vantagens e deixando quase por completo o comércio com Portugal,[1135] que ressente as graves perdas do comércio hamburguês, que em tempos anteriores à abertura dos portos era

---

[1131] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 52.

[1132] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 174.

[1133] O sinal de que uma política brasileira própria esteve de fato para acontecer foi nos anos da corte, 1807-1821, havendo se comprovado que a terra era mais que uma colônia. A proclamação como império independente, em 1822, e a resistência militar em Montevidéu, em 1823, haviam confirmado essa condição e despertado várias esperanças. WÄTJEN, Hermann. **Die Hansestadte und Brasilien 1829 bis 1870 im Wel twirschaftliches Archiv**, 12, 1915. U Band p. 23; KELLENBENZ, Hermann. As relações teuto-brasileiras no período de 1815 a 1830. **II Colóquio de Estudos Teuto-brasileiros**. Recife, 1974, p. 435; SCHNEIDER, Jürgen. **La emigracion Alemana a América Latina desde 1821 hasta 1930**. Jshrbuck für Geschichte von Staat, Wurtschaft und Gesellschaft Latinamerikas 13. 1976 p. 386.

[1134] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Senhor José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 20 de julho de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1135] "Nossa Exportação tão diminuída é também devido a algumas causas, sendo a primeira a inconstância das Exportações nas pequenas produções nativas deste Reino de vinhos, e a segunda é falta de Exportação de efeitos da América e sem preço, pelas Nações os irem buscar diretamente nas capitanias do Brasil". **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

o seu melhor cliente, importando seus produtos coloniais, favorecendo o saldo positivo de sua balança comercial.[1136]

Segundo o cônsul português em Hamburgo, são os ingleses os maiores fomentadores do comércio direto com o Brasil, aniquilando, assim, quase por completo as relações comerciais com o Império português:

> Ultimamente, porém, tendo as relações diretas com o Brasil, que aqui fomentam os Ingleses, aniquilando quase o Comércio regular com esse Reino, pelo qual eu mesmo, estou por instantes a largar do estado mercantil, não deverei continuar a viver numa terra tão dispendiosa como esta.[1137]

Segundo o mesmo cônsul, na correspondência do mês seguinte (22 de setembro de 1825), declara que o açúcar já não é mais o principal o produto exportado por Portugal a Hamburgo; o vinho português agora se tornava o principal produto no comércio com esta praça, ainda que em pequena quantidade, por não ter muita procura do mesmo em Hamburgo; justifica o enfraquecimento do comércio português em relação ao açúcar, argumentando que os ingleses, além de fomentarem o comércio direto de Hamburgo com o Brasil, monopolizavam o comércio dos gêneros coloniais, especialmente o açúcar, através dos seus sócios no Brasil:

> A única embarcação da nossa Bandeira que aqui chegou no decurso do ano corrente, estando pronta a partir para o seu destino, inclusos levo à presença de V. senhoria os Extratos da sua Importação e Exportação. O Vinho, principal gênero que atualmente vem desse reino, não está, infelizmente, aqui em grande valor, pois os grandes suprimentos que ainda exportados do Douro, da Madeira, fartam este mercado, enquanto não chegam cá ordens mais consideráveis para o Interior. Os gêneros Coloniais, principalmente o Açúcar, acham-se quais de todo nas mãos de um par de casas Inglesas, que pelos seus sócios no Brasil tudo mandam comprar

---

[1136] Carta do Cônsul Pedro Gabe de Massarellos. ao Sr. Marquês de Palmella. Hamburgo, 4 de janeiro de 1825; Carta do Cônsul Pedro Gabe de Massarellos ao Sr. Manoel Antonio Vellez Caldeira Castelo-Branco, em Portugal. Hamburgo, 25 de março de 1823. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1137] Carta do Cônsul portugues em Hamburgo. Pedro Gabe de Massarellos ao Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de setembro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> para que estabelecerem um monopólio. Oxalá que um bom Tratado torne a encaminhar a maior parte do dito Comércio por esse Reino![1138]

Ainda em outra carta, refere-se ao monopólio do comércio britânico no Brasil, impedindo o escoamento das produções da indústria portuguesa e especialmente das reexportações da cidade hanseática:

> A cidade hanseática mais opulenta agora tem uma estagnação em suas operações comerciais porque o negócio que fazia de Trigos, ferro, e linhos com Portugal em outro tempo está inteiramente aniquilado, depois que as fazendas de algodão de manufatura Inglesa são introduzidas no Brasil; esta medida fez parar os infinitos teares de pano de linho que saíam pela barra do Porto para serem consumidos nos portos do Brasil.[1139]

O tráfico comercial entre a cidade do Elba e o Império sul-americano era agora importante, não só para Hamburgo como também para o Brasil, já que a Inglaterra e a França absorviam os produtos agrícolas de suas colônias e vendiam ao Brasil suas manufaturas sem interesse por seus produtos agrícolas. Hamburgo encontrava-se entre os mais importantes clientes do Brasil:

> Cumpre agora fazer algumas observações sobre a importância do comércio do Brasil com esta cidade hanseática de Hamburgo, comércio que cresce diariamente e que procura ao império grande consumo dos produtos da sua indústria. A importação dos produtos do Brasil nesta cidade de Hamburgo ocuparam, no ano passado, cento e vinte e um navios e, no ano anterior, cento e cinco, o que dá um argumento de dezesseis navios a favor o ano findo.[1140]

[1138] Carta do Cônsul portugues em Hamburgo. Pedro Gabe de Massarellos ao Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de setembro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1139] Carta do Ministro português em Hamburgo, José Anselmo Correa Henriques, ao Sr. Thomaz Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 23 de março de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1140] **Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos**. Hamburgo, 17 de março de 1832. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

Baasch escreve que os empreendimentos com o Brasil eram, geralmente, bem mais lucrativos do que os para a Índia Ocidental, que esses sempre foram insalubres para o comércio hamburguês e para as exportações alemães; através dos negócios brasileiros, muitas perdas em outras regiões foram compensadas.[1141] A razão dessa lucratividade hamburguesa do comércio brasileiro de Hamburgo era, na primeira metade do século 19, a importação de açúcar e café.[1142] Para o Brasil, esse comércio era de especial significado, por ser um mercado seguro, ou seja, Hamburgo continuava comprando mesmo durante as crises comercias, onde outros compradores desapareciam.

> Tenho a honra de remeter a V. Ex.ª um mapa dos gêneros do Brasil. Dele verá o estado do comércio de cada Província com esta cidade e o quanto ele é já considerável. O gênero açúcar, sendo o maior ramo de nossa produção ou quantidade transitada a este Porto oferece um valor de oito milhões de cruzados, pelo preço de 2.000 a @: o café, a não darmos mais de 5 @ por saca, calculados a 3.000 por @ monta perto de quatro milhões. Os outros gêneros, como couros, chifres e outros produzem já uma grande soma. E bem digno de reparo a quantidade de farinha de tapioca que veio para esta cidade.[1143]

O Brasil passa ser o cliente preferencial de Hamburgo, onde não só importava avultadas somas de produtos ultramarinos, como passou a fornecer avultadas somas de produtos.[1144]

Neste contexto, torna-se muito oportuno analisarmos a movimentação de navios aportados em Hamburgo procedentes do Brasil. Desde o início do século 19, os contatos com a América Latina representavam um percentual significativo no quadro geral das relações

---

[1141] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 14.

[1142] KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und. 1972. p. 70.

[1143] **Carta de Antonio de Menezes Vasconcelos de Drumond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos**. Hamburgo, 19 de março de 1831. Itamaraty. Rio de Janeiro. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito. Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1144] **Carta de Antonio de Menezes Vasconcelos de Drumond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos**. Hamburgo, 19 de março de 1831. Documento original manuscrito. Itamaraty. Rio de Janeiro. Missão diplomática Brasileira Hamburgo. Ofícios 1824-1884.

internacionais hamburguesas e os números da tabela 14 e gráfico 11 mostram de modo claro esse rápido crescimento do comércio hamburguês com o Brasil, na primeira metade desse século, comércio que se deu de forma direta com o Brasil a partir da abertura dos portos brasileiros e que houve uma intensificação do mesmo com a proclamação da independência, em 1822.

O progressivo número de viagens dos hamburgueses ao Brasil mostram o crescente significado que o comércio brasileiro impactava na economia hamburguesa, proporcionando o desenvolvimento do comércio e da armadoria de Hamburgo.[1145]

Apesar da abertura dos portos em 1808, somente em 1814 os primeiros barcos hamburgueses adentraram nos portos brasileiros, reflexo evidente da conflagração européia gerada pelo expansionismo napoleônico.[1146] Em 1815, com a queda definitiva do Império napoliônico, o número de presenças dobra, apesar de serem tímidas – apenas quatro. As aportagens cresceram nos anos seguintes, mas rebentam em 1818, quando 30 navios adentraram as barras hamburguesas, procedentes do Brasil; cresceram 50% no ano seguinte e quase dobraram em 1820. Não temos notícias dos anos de 1821, 1822, 1823 e 1827. O número de navios, em 1824, mostra um crescimento vertiginoso da presença alemã no Brasil. Em 1826, apresentou uma diminuição brusca no número de viagens, provocada pela crise comercial que Hamburgo atravessou, nos em 1825 e 1826, da qual as conseqüências não foram poucas:

> Possa ele jamais ter a memorar nos seus competentes relatórios uma crise tão funesta como a que afligiu o comércio no fim de 1825 e princípio de 1826. Esta crise aterrou por tal modo os negociantes, que todos ao mesmo tempo procuraram desfazer-se das suas mercadorias, e como não houvesse então a menor confiança entre eles mesmos,

---

[1145] Em 1824 apenas no porto de Salvador saíram cerca de 86 navios a transportarem 34.023 caixas de açúcar para Hamburgo no ano de 1826, dois terços da produção de açúcar de Salvador foi para Hamburgo um total de 29.000 a 30.000 caixas de açúcar. Esposição Peter Peycke ao Imperador D. Pedro I, Salvador, março de 1826. In: MINNEMANN, Herbert. **Hamdels und Schiffahrsvertrag Zwischen der freien Hanseastäadt, Lubeck, Bremen und Hamburg und Sr. Magetät dem Kaise von Brasilien unterzeichenet Zu Rio de Janeiro ao 17 de novembro 1827**. Institut für Iberoa Merika- Kunde, Hamburg, 1977. p. 23-24.

[1146] NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 2-83.

> e o numerário fosse muito raro, resultou disso baixar o preço de tudo a um ponto sem exemplo em alguma praça do mundo. Passado algum tempo, os espíritos ficaram um pouco mais tranqüilos, e os preços dos principais produtos melhoraram de maneira que os resultados de 1826 vieram a ser muito mais favoráveis do que prometiam, as desgraças de semelhante crise hão de ser sensíveis ainda por muito tempo, e nada será capaz de remediá-las completamente, senão a continuação da paz da Europa sem o que não poderá haver prosperidade pública, nem diminuição nas dívidas podiam e, por conseqüência, nos encargos que mais ou menos pesam sobre todas as classes.[1147]

Sendo os produtos coloniais considerados na Europa produtos de luxo, conseqüentemente, nas eventuais crises provocadas por guerras e situações climáticas, o interior da Alemanha não consumia tais produtos, diminuindo, assim, a movimentação destes: "Esta mesma circunstância influi desfavoravelmente sobre o negócio dos gêneros coloniais, que, sendo produtos de luxo, tem agora pouca extração para o interior da Alemanha esfaimada".[1148]

De 1828 até 1832 apresentou-se um forte aumento dos navios procedentes do Brasil. Em 1830, pela primeira vez aporta em Hamburgo um navio brasileiro, carregado com açúcar e outros gêneros: "Em 20 do corrente, deu entrada neste Consulado o navio brasileiro Conceição, vindo da Bahia, com a importante carga de mil e onze caixas de açúcar, e outros gêneros, sendo a primeira embarcação da Nação que aqui aportou".[1149] A partir de 1833 a 1836, apresentou considerável recessão do comércio hamburguês com o Brasil; já de 1837 a 1843, voltou a navegar em larga escala. Em 1827, o Cônsul brasileiro em Hamburgo, para demonstrar a importância do comércio do Brasil com a praça hamburguesa, relata as entradas totais em Hamburgo, descriminando por países; do Brasil, aponta o número de navios no total

---

[1147] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Sr. Marquês de Inhambupe. Hamburgo, 6 de janeiro de 1827. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1148] Carta do cônsul portugues emHamburgo. Pedro Gabe de Massarellos. Hamburgo, 7 de julho de 1817. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1149] Carta de Antonio da Silva Caldeira ao ministro e secretário de Estado dos negócios estrangeiros. Ao Sr. Miguel Calmon da P. e Almeida. Hamburgo, 24 de setembro de 1830. **Missão Diplomática Brasileira em**

e descrimina por regiões para demonstrar quais as movimentações dos vários portos brasileiros:

> Em 1825, chegaram a este porto 3.621 navios entre grandes e pequenos, e, em 1826, apenas 2.912, a saber: das Índias Orientais – 8; do sul da América – 4; do Brasil (39 da Bahia, 22 do Rio, 2 de Pernambuco; 1 de Santos) – 64; das Índias Ocidentais – 81; da Grã-Bretanha – 644; da mesma, em lastro – 158; da França – 92; da Espanha – 43; de Portugal – 24; do Báltico – 110; da Suécia e Noruega – 86; da Dinamarca – 225; de Grönland – 2; de Holanda, Bremen, Ostfrise – 374; de portos da Itália – 44; do interior, pelo Elba – 923.[1150]

A Bahia, nos relatos consulares, ocupava sempre o primeiro lugar no número de navios e conservava seu papel de porto principal, porém, ao longo do século 19, o Rio de Janeiro passou ser o centro de gravidade da navegação hamburguesa no Brasil. Em 1818, dos 30 navios aportados em Hamburgo, a metade procedia do porto da Bahia.[1151] Em 1830, a correspondência nos apresenta não só importação, mas também o número de navios ocupados com a exportação hamburguesa para o Brasil, em que, em comparação com a importação, ocupou somente 30% do número de navios. Neste ano, no comércio de importação brasileira de Hamburgo, o Rio de Janeiro estava em primeira posição, seguido pela Bahia:

> Os navios que se ocuparam neste comércio de importação foram 105, a saber: do Rio de Janeiro, 34; da Bahia, 59; de Pernambuco, 10, e de Santos, 2. Destes navios, só um era brasileiro. Esperam-se este ano 3 navios brasileiros, 2 da Bahia e 1 de Pernambuco. O comércio de exportação ocupou somente 34 navios, a saber: para Rio de Janeiro, 14; para a Bahia, 12; para Pernambuco, 7, e para Santos, 1. Um dos navios para a Bahia saiu em lastro, os outros todos um meio e terço de carga os fretes daqui para o Brasil estão tão baratos quanto estão caros de lá para cá.[1152]
>
> A importação dos produtos do Brasil nesta cidade de Hamburgo ocupou no ano passado 121 navios; no ano anterior, 105, o que dá um aumento dezesseis navios a favor do ano findo. Os portos donde eles partiram foram os seguintes: do Rio de Janeiro, 44; da Bahia, 61; de Pernambuco, 12; de Santos, 2; do Maranhão, 1, e da Paraíba, 1. Em 1832, a Bahia continua em primeira posição no *ranking* e o Rio de

---

Hamburgo. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1150] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Sr. Marquês de Inhambupe. Hamburgo, 6 de janeiro de 1827. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1151] BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerika's**. Bd. 1. Hamburg, 1892. p. 14.

[1152] Carta de Antonio de Menezes Vasconcelos de Drumond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 19 de março de 1831. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

> Janeiro em segundo. Neste ano, o Rio Grande do Sul aparece pela primeira vez nas listas de procedências do Brasil: em 1831, o número de navios foi 121, isto é, 12 mais do que neste ano de 1832, que ocupou 109 navios, os quais vieram do: Rio de Janeiro, 31; Bahia, 52; Pernambuco, 18; Maranhão, 2; Pará, 1; Santos, 4; Rio Grande, 1. Esta diminuição de navegação está explicada com a diminuição das importações.[1153]

A partir de 1840, aumentam ainda mais as relações comerciais hamburguesas com o Brasil.[1154]

Tabela 14: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes do Brasil (1814-1826).[1155]

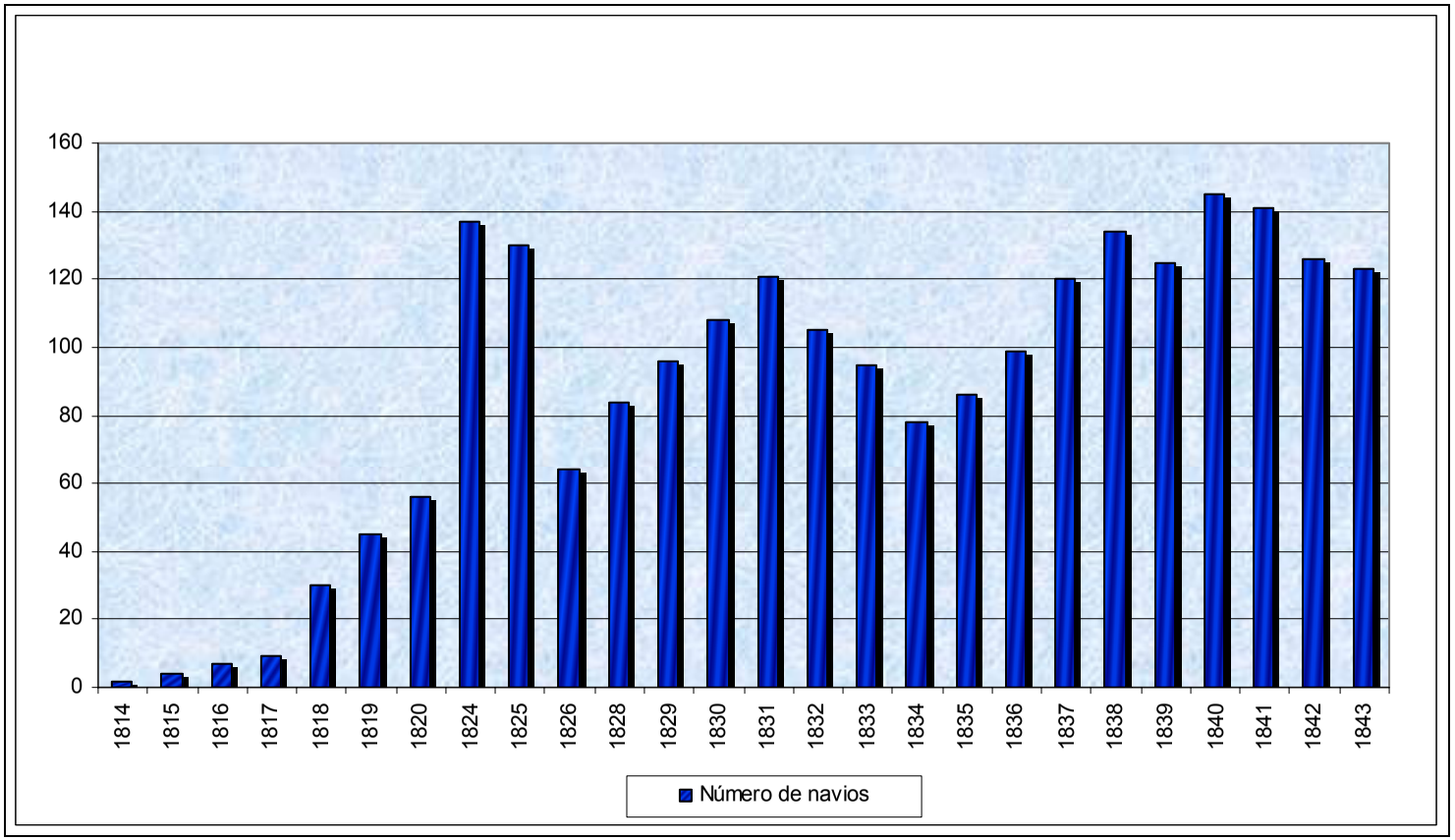
Ano	Número de navios	Ano	Número de navios
1814	2	1831	121
1815	4	1832	105
1816	7	1833	95
1817	9	1834	78
1818	30	1835	86
1819	45	1836	99
1820	56	1837	120
1824	137	1838	134
1825	130	1839	125
1826	64	1840	145
1828	84	1841	141
1829	96	1842	126
1830	108	1843	123

[1153] Carta de Antonio de Menezes Vasconcelos de Drumond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos, intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". Hamburgo, 31 de dezembro de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1154] WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen Zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln, 1958. p. 39.

[1155] Tabela elaborada a partir de dados colhidos em diferentes fontes: de 1814 a 1820: BAASCH, E. **Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen Zwischen Hamburg und Amerika**. Hamburguische Festschrift zur Erinnerung na die Entdeckung Amerikas. Hamburg, 1892, p. 174; de 1824 e 1826. Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Sr. Marquês de Inhambupe. Hamburgo, 6 de janeiro de 1827. Documento original manuscrito. Itamaraty. Rio de Janeiro **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13; Carta do Cônsul brasileiro em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Marquês de Palmela. Hamburgo, em 4 de Janeiro, de 1826. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal. O número de navios, a partir de 1828, foi colhido de várias obras: Beitrage Zur Geschichte der Handelsbeziehungen Zwischen Hamburg und Amerika p. 190 In: WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln, 1958. p. 39; Beiträge zur Gesschichte der Haldelsbeziehunger der Haldesbeziehungen Zwichen Hamburg und Amerika. Ibid., p. 28.

Gráfico 11: Número de navios aportados em Hamburgo, procedentes do Brasil (1814-1843). [1156]



[1156] Ibid.

Através desses, dados notamos o grande interesse dos hamburgueses por esse mercado, com um significativo aumentando a cada ano; Hamburgo passou ser considerado cada vez mais como um dos maiores dos portos dos gêneros dos trópicos.[1157] Para os hamburgueses, o comércio dos produtos brasileiros sempre foi de suma importância, gerando consideráveis lucros, primeiro, realizados por meio de Portugal e, depois da abertura dos portos, de forma direta com o Brasil.

A carta consular *Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832* nos traz um exemplo das grandes vantagens lucrativas que o comércio direto com o Brasil proporcionavam para a praça hamburguesa e menciona apenas os dois principais produtos importados, ou seja, o açúcar e o café.

As importações hamburguesas do Brasil sempre superaram as exportações, fator provocado pelas avultadas somas de bens de consumo injetados no Brasil pelos ingleses:

> O valor, porém, das importações é muito superior ao valor das exportações, como passo a demonstrar, servindo-me tão-somente dos dois principaís produtos do Brasil contra a exportação geral de Hamburgo. As exportações para o Império, segundo as declarações feitas no consulado geral pelos respectivos exportadores, representam o valor de marcos bancários 2.026$717, os quais o câmbio médio de 32 fazem 1.105,482$000 aplicando a esta soma 30% para interesses direitos, fretes com seguros: RS331.644$600. Valor total das exportações nos portos do Brasil: 1.437.126$600. Foram importados 40 milhões de libras de açúcar pelo preço médio: do Brasil @ - 2200. 2.750.000$000. 15 milhões de libras de café preço médio de: @ 4000 – 1.876.000$000. Valor do açúcar e café do Brasil importado em Hamburgo no ano de 1832. Total 4.626.000$000.
>
> Excedente da importação a exportação pelos seus respectivos valores nos portos do Brasil 3.188.873$400. Note-se que no produto importação estão compreendidos tão-somente os dois gêneros açúcar e café. [1158]

No comércio das importações hamburguesas do Brasil, o autor traz as diferenças de valores entre as importações e as reexportações hamburguesas destes dois produtos brasileiros

---

[1157] Carta de Antonio de Menezes Vasconcelos de Drumond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos, intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832. Hamburgo, 31 de dezembro de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1158] Idem.

para outros mercados da Europa, com a finalidade de demonstrar a soma gigantesca de lucro que se adquiria com esse comércio:

> Veremos agora qual é a diferença de valores, considerando o café e o açúcar vendidos aqui pelo preço médio deste ano de 40 milhões de libras de açúcar ao preço de $5^{1/2}$ grossos, ao câmbio de 32 fazem 6.326:687 marcos bancário ou RS3.450.929$124. Preço de 15 milhões de libras de café ao preço médio de $5^{3/4}$ grossos, ao câmbio de 32 fazem, 5.390:625 marcos bancários ou RS2.940.340$906. Preço de 40 milhões de libras de açúcar e 15 milhões de café em Hamburgo no ano de 1832, soma total de 6.391.261$030. Preço pelo qual estes gêneros foram comprados no Brasil: 4.626.000$400, diferença de preço entre o lugar de produção e do consumo: 1.765.2661$030.[1159]

Por fim, apresenta as conclusões desta transição, evidenciando as vantagens deste comércio em favor dos hamburgueses, que, no total, somou 38%, suficientes para cobrir todas as despesas provenientes das transações comerciais e sobrar um lucro muito favorável, que, na verdade, foi aproveitado praticamente 100% pelos estrangeiros:

> Resulta desta diferença de preço que a importação dos gêneros açúcar e café do Brasil produziu 38 por cento de interesse, suficientes para cobrir as despesas provenientes de fretes, seguros, direitos de entrada e saída. Com essa entrada de fundos e outros créditos, como flutuações de câmbio e outros dão ainda um lucro muito razoável aos negociantes que se ocuparam destes negócios. Cumpre notar que os direitos de entrada nesta Cidade são de um por cento. Deduzindo, pois, desta soma de quatro milhões e 400 mil cruzados ao câmbio de 32 os direitos de saída, todo ou quase todo o resto ficou em utilidade do comércio estrangeiro, por isso que as importações feitas por conta dos nossos negociantes ou produtores deste gêneros são por extremo pequenas ou quase nenhuma. A marinha mercante estrangeira as casas de seguros e o comércio de Hamburgo foram alimentados neste ano tão-somente com os produtos café e açúcar do Brasil com uma soma assaz forte e da qual não partilhou nem a nossa marinha, nem o nosso comércio. Se ajuntarmos a massa total do valor destes dois gêneros, o valor dos outros diferentes gêneros de importação que fizeram no respectivo mapa, veremos em toda a sua evidência a grande verdade de que os gêneros do Brasil, que se exportam para a Europa constituem já um fundo de riquezas em exportação de que não há exemplo em nenhuma outra Nação que, para aumentar e aperfeiçoar a produção desses gêneros ou criar novos, medíssemos cuidado onde a natureza conspira para o seu engrandecimento.[1160]

[1159] Carta de Antonio de Menezes Vasconcelos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos, intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". Hamburgo, 31 de dezembro de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13

[1160] Ibid.

Diante do crescimento contínuo do comércio de importações hamburguesas, de outros mercados no Brasil e dos vertiginosos lucros resultantes destas movimentações, cada vez mais concentradas nas mãos dos estrangeiros, os encarregados dos negócios, cônsules e comerciantes se movimentaram em favor da elaboração de projetos de proteção comercial para o País e, em várias cartas, encontramos essas preocupações, chamando a atenção do Governo a esse respeito. Em 1808, o documento *Pedido de apoio para várias iniciativas relativas à indústria no Brasil*, escrito por Francisco Inácio de Siqueira Nobre, já mostra com detalhes esta preocupação. Narra ao Governo as vantagens do comércio direto com as Nações, que são surpreendentes, causando lucros muito favoráveis aos comerciantes nacionais, evitando, assim, que a soma das vantagens comerciais fosse para as mãos dos estrangeiros, segundo ele, os principais responsáveis por extraírem os tesouros do seio do Brasil:

> O hábil comerciante que ama sua Nação e o seu grande venturoso e Augusto príncipe, não deve ele somente engolfar-se nos mercantis cálculos da sua profissão sem ser útil também à Pátria, a V.A. e à Real Fazenda, descobrindo-lhe sinceramente os caminhos da verdade, fazendo por este meio mais feliz o comércio, manufaturas e agricultura nacional que compõem a base fundamental do Estado de V.A. [...] A atual guerra o estado presente da Europa motivou a chegada de V.A.R. à Bahia. E olhando com olhos de piedade para os seus leais povos do Continente Brasileiro e Domínios ultramarinos, promoveu quanto antes a liberdade da navegação felicitando uns e outros por sua Carta Régia de 29 de janeiro de 1808, datada na Bahia. Eu fui o primeiro comerciante que me ofereci a V.A. para o estabelecimento de manufaturas no nosso grande Império Brasiliense e foram revestidos de novo ânimo alguns dos meus companheiros: eles tiveram a felicidade de me seguir já com seus navios seus agentes, suas carregações. Eu, Senhor, saí da Bahia com dois navios da nossa casa, e outro de comissão dirigimos a Londres, onde tive o gosto de ver o fruto do meu trabalho e daqueles que me seguiram: os algodões se venderam em 200% cento; o arroz, 100%; o tabaco, 600%; o açúcar branco, 300%; o sebo, 70%; o açúcar mascavado, 30%; o único gênero de empate couros. Se não seguisse essas rotas, essas vantagens caíam na mão dos estrangeiros que são os principais a tirar os tesouros do seio do Brasil. O nosso comércio se deve revestir de novo ânimo e até estabelecer casas nas praças estrangeiras para a mesma comissão recair no comércio nacional.[1161]

Ao mesmo tempo, esse autor preocupa-se em mandar ao Brasil vários qualidades de sementes de linho, com a intenção de cultivar no Brasil este produto para, no futuro, exportar para a Inglaterra e deixar, ao mesmo tempo, de importá-lo da Rússia, favorecendo o desenvolvimento interno:

> Seja me lícito grande Senhor levar à Augusta presença de V.A.R. o donativo de sementes de Linho de duas qualidades a fim de V.A.R. mandar distribuir estas sementes nos distritos do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, por lavradores d'inteiro conhecimento e crédito que sejam Ilhéus ou Europeus, por ser natural que nas suas primeira Pátria cultivassem este grande ramo de agricultura, recomendando-lhes a guarda da nova semente, Serão novas minas que se descobrirão nos domínios de V.A.R., pois, em poucos anos, pode até suprir a Grã-Bretanha com os Linhos para as cordoarias, e esta viver independente da Rússia; os lavradores tirarão Grandes frutos de seus trabalhos, pois que cada uma arroba[1162] o presente vale 5$400 V.A.R. será aquele mesmo que para animar a mesma agricultura comprara aqueles linhos [...]. No continente do Brasil, podemos agricultar também a seda.[1163]

Tendo o comerciante grande preocupação com o numeroso contrabando que se no Brasil, apresenta ao governo propostas para sanar este mal:

> Por cargo da minha profissão, tenho entrado em diversas manufaturas observo encomendas de propósito em fraude da Real Fazenda de V.A.R. e a destruir o comércio [...]. Todos os navios tanto portugueses como estrangeiros que saem dos Portos da Inglaterra podem descarregar a metade de suas cargas nas Costas do Brasil ou dentro dos Portos porque não levam Documentos alguns por onde constem as mercadorias que receberam nas Alfândegas e fazem os mapas ou manifestos no Mar como lhes parece. Nem a grande atividade e zelo que observo a bem de V.A. no Exmo D. Domingos Antonio de Souza Coutinho, Ministro Plenipotenciário de V.A. nesta Corte pode prevenir esta ruinosa situação do contrabando, observando que o mesmo tem procurado meios, desde o princípio, de poder obstar o que nada se pode concluir aqui: nem tão pouco os Provedores no Brasil podem fazer suas obrigações nem se pode remediar este dano, como este País. O meio de obstar este dano é V.A.R. decretar que todo o navio que vier de Portos Estrangeiros, quer Nacional quer das nações remotas, serão obrigados a levar a cópia dos despachos d'alfândegas

---

[1161] Pedido de apoio para várias iniciativas relativas à indústria no Brasil. Remessa da pauta aduaneira da Grã-Bretanha escrito por Francisco Inácio de Siqueira Nobre em Londres, 3 de dezembro de 1808, a S.A.R. Documento manuscrito original. Itamaraty. Lata 186, maço 3, pasta 10.

[1162] Do árabe *arrub*, um quarto de quintal; peso antigo equivalente à quarta parte do quintal, ou seja, 32 arráteis e hoje arredondado em 15 quilos.

[1163] Pedido de apoio para várias iniciativas relativas à indústria no Brasil. Remessa da pauta aduaneira da Grã-Bretanha escrito por Francisco Inácio de Siqueira Nobre em Londres, 3 de dezembro de 1808, a S.A.R. Documento manuscrito original. Itamaraty. Lata 186, maço 3, pasta 10.

> dos Portos donde de saírem e estes rubricados pelo Cônsul e assinados pelo ministro encarregado dos negócios, os quais pelo mesmo serão remetidos em carta fechada aos Provedores competentes para estes conferirem e achando mercadorias demais ser confiscada e de menos lhe fazer pagar o Direito.[1164]

Em 1832, Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond apresentou, juntamente com o relatório do movimento comercial entre Hamburgo e o Brasil à Secretaria dos Negócios Estrangeiros, uma reflexão interessantíssima a respeito da promoção do comércio e da indústria brasileira. Em primeiro lugar, faz notar que o comércio com os hanseáticos cresce diariamente, ou seja, a exportação brasileira ao contrário das importações brasileiras naquela praça sofre retrações constantes, que explica altamente o pouco consumo dos produtos da indústria alemã no Império do Brasil, e, ao contrário, o grande consumo dos gêneros do Brasil nos Estados do Alemanha.[1165]

O autor se preocupa em estimular a produção interna do país para evitar a importação do exterior, dá o exemplo da importação de batatas e genebra da Alemanha, sendo que o Brasil possui terra em qualidade e quantidade suficiente para produzi-la sem precisar cair nas mãos do mercado externo, o mesmo acontece com a genebra, as madeiras, o queijo e outros produtos da indústria alemã:

> Nas exportações, porém, há alguns gêneros de produção agrícola, cuja introdução no Brasil nunca deverá se largar. Na verdade, custa crer, que do fundo da Alemanha se remetam batatas para o Brasil, e, entretanto, nada é mais certo. A mesma observação tem lugar acerca do grande consumo de genebra, que se faz no Brasil. Isto é, para um país onde a produção de matérias sacarinas é extremamente prodigiosa, e, por isso, a mui baixo preço. Lástima ainda mais de ver exportar da

---

[1164] Pedido de apoio para várias iniciativas relativas à indústria no Brasil. Remessa da pauta aduaneira da Grã-Bretanha escrito por Francisco Inácio de Siqueira Nobre em Londres, 3 de dezembro de 1808, a S.A. R. Documento manuscrito original. Itamaraty. Lata 186, maço 3, pasta 10.

[1165] "E posto que não seja possível calcular o valor da exportação em conseqüência da organização defeituosa dos manifestos, uma simples inspeção dos referidos Mapas basta para convencer da sua pouca quantidade, comparado com o valor real das importações hamburguesas. Para remediar este inconveniente, exigi agora a declaração dos valores dos carregamentos nos competentes manifestos, no que resultará um conhecimento perfeito da balança do nosso comércio com as cidades hanseáticas". Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

> Europa tabuado para o Brasil, quando este devia fornecer de tabuado ao mundo inteiro. Os Americanos do Norte ganham consideráveis lucros em mandar ripas, tábuas e outras peças de madeira para as Índias Orientais ou ilhas do golfo do México, e o Brasil, em vez de aproveitar como pode com mais vantagem d'estes lucros, recebe tabuado da Europa. Para entrar neste comércio, cumpre mudar o sistema da nossa atual agricultura.[1166]

Continua mostrando a contradição que há na organização do comércio do Brasil que, ao mesmo tempo em que exporta chifres e importa carne, velas, do mercado hamburguês, chama a atenção sobre as importações das especiarias da Índia – caso do chocolate, cujo cacau procede do Brasil e as roupas e calçados. No Brasil, encontram-se todas as possibilidades para prosperar, mas, para isso, é necessária boa administração, capaz de gerenciar e proporcionar o crescimento interno do País:

> Parece grande contradição que o Brasil, que durante o ano passado remeteu para Hamburgo 1.017.549 chifres, recebesse no mesmo ano carne salgada e velas de sebo desta cidade e, todavia, este fenômeno continua ainda a ser uma realidade constante. Não merece menos reparo as remessas que se fazem daqui para o Brasil das especiarias da Índia, depois de sobrecarregadas com tão longas viagens, e que lá achem consumo vantajoso. O mesmo acontece com o chocolate feito com o cacau, que já veio do Brasil. O que provém, sobretudo espantoso, é a remessa de botas, sapatos e roupas feitas como se no Brasil não houvesse calçadeiras e alfaiates. Estes inconvenientes não podem achar remédio se não em uma nova direção em nossos negócios, mas como não lhe pode ser profícuo em quanto durarem os tratados existentes, o que fez por na nossa legislação interna e econômica, cumpre tomar nota destes fatos e coordená-las com os que apresentam as relações do comércio brasileiro com os outros povos do mundo, para em tempo competente sabermos qual é a direção que convém tomar, e o sistema relativo mais adequado às diferentes fases que o Brasil progressivo for apresentando.
>
> Nada falta ao Brasil para prosperar como convém. A extensão do seu território, a riqueza das suas produções e a vantajosa posição em que se acha ministram os seus filhos os meios não só de gozar de todas as comodidades da vida, mas de adquirirem riquezas e chegarem ao grande ponto de prosperidade se souberem livrar partido de tantas circunstâncias favoráveis.[1167]

[1166] "[...] O método do roçar os Matos e queimar depois as arvores, e plantas as sementes do que se pretende criar nesses roçados tem sido a causa de se estagnarem as preciosas matas que existiam pela beira mar, e margem dos rios navegáveis: contudo, há muitas matas virgens consideráveis para merecer atenção, e de que se pode tirar considerável partido. As obras de marcenaria que vão d'aqui não são melhor trabalhadas do que no Brasil, a diferença consiste em adaptar as obras ao gosto moderno. Isto feito ninguém rivalizará conosco nesta manufatura. Em vez de receber trastes feitos em França, Hamburgo, e Estados Unidos, poderemos exportar para todo o mundo". Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1167] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

Em relação à exportação dos produtos brasileiros, segundo ele, constitui um fundo de riqueza em exportação incomparável com as outras nações, ou seja, no Brasil há possibilidades que carecem em outros países; menciona primeiramente as madeiras de construção naval para a exportação; em um segundo momento, menciona a produção agrícola, fazendo longa reflexão sobre o açúcar brasileiro, propondo a refinação no país:

> A importância das produções do Brasil, que se exportam do Brasil, constitui já um fundo de riqueza em exportação de que não há exemplo em nenhuma outra nação, e ainda há outros produtos que se poderiam exportar, e outros ainda cujo melhoramento havia vantagens consideráveis aos interesses do nosso País.
>
> Quanto aos primeiros, já fiz menção das ripas, tábuas e outras peças de madeira com que podíamos suprir as Índias Ocidentais ou ilhas do golfo do México, comércio no qual os Americanos do Norte ganham consideráveis lucros. Devíamos igualmente fornecer a todas as Repúblicas d'América meridional de obras de marcenaria a melhor conta do que fazem os Americanos do Norte. Ainda mais devíamos fornecê-las de navios. Os Americanos do Norte não têm tanta madeira de construção naval como o Brasil, e mão-de-obra entre eles não é mais barata do que entre nós. Os Americanos do Norte fazem muitos navios que vendem as outras nações, e por que o Brasil não terá os mesmos lucros oferecendo igualmente este produto da sua indústria? Para convencermos de que a mão-de-obra entre os Americanos do Norte não é mais barata do que entre nós, basta saber que não há jornaleiro naqueles Estados que ganhe menos de um dólar, em metal, por dia. Examinem-se as contas das Fragatas, que a América nossa administração passada mandou construir nos Estados Unidos, e verse-a esta verdade em toda a sua evidência. Examine-se igualmente a curta duração que elas têm e os freqüentes concertos que precisam, e ninguém duvidará mais das vantagens que temos sobre os Americanos do Norte neste ramo de indústria. Quanto aos segundos, particularizará o açúcar refinado. É sem desculpa que o Brasil exporte seus açúcares em bruto, e que seja tranqüilo fazer-se em Inglaterra, França e Hamburgo o facílimo processo de refinação, e se exportarem depois os açúcares assim manufaturados para Gilbratar, Espanha, Suíça, Itália, Portugal e suas possessões.[1168]

Quanto ao açúcar, era Hamburgo mesmo o principal comprador, pois a Inglaterra e a França importavam dos seus próprios domínios e, em particular, a França possui um sistema de direitos sobre o produto, que equivale a proibições, ou seja, 200% sobre preço de origem. Ressalta as vantagens que resultariam para o país a instalação das refinarias no Brasil:

[1168] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

> A Inglaterra e a França não consomem os açúcares do Brasil. Neste último Estado, os direitos que pesam sobre eles são tão fortes, que equivalem a uma proibição rigorosa, montam a 125 francos por quintal métrico, isto é, 200% do seu preço primitivo. Os refinadores, que recebem o nosso açúcar e reexportam depois de refinado para os países estrangeiros, recebem nessa ocasião os direitos que pagarão pela entrada, sem mesmo ter necessidade de fazer o prévio adiantamento, por isso que, os direitos nas Alfândegas francesas são pagas em letras de prazo de quatro meses e antes que se vençam estas letras as ser exportações estão feitas, e os direitos encontrados. Esta indústria é exercida em França em tão grande escala, que o atual Ministro Presidente do Conselho não se despreza de ser um dos primeiros refinadores do açúcar na Europa. Os interesses que resultam desta simples operação podiam ficar no Brasil. Podíamos oferecer à Europa açúcar refinado no Brasil mais em conta do que se ele fosse refinado na mesma Europa, por isso que temos a safra a favor não só a grande abundância de combustível e de carvão animal, mas ainda a diminuição do frete com a diminuição do volume. Assim, marcaríamos matéria pura cristalizada e não melaço encerrado no açúcar bruto, para depois de convertido aqui em genebra e enviada ao Brasil. O melaço ficaria então no Brasil, lá seria convertido em aguardente para uso da Europa.[1169]

O Brasil possuía mercado internacional seguro para o comércio do açúcar, como a Itália, que oferecia muitas possibilidades de redistribuição para a Áustria, Sardenha e toda a costa do mar Adriático:

> Nós já temos um comércio direto assaz importante com a Itália, e os Italianos consomem ainda e açúcar do Brasil refinado em França! Os portos de Trieste e Gênova, que mais freqüentes comunicações têm com as nossas, são convenientemente vantajosos para receber o açúcar já refinado do Brasil, para de lá se distribuir comodamente para toda a Itália, e parte do Império austríaco. Gênova fornece por terra e água o Reino da Sardenha, e com a comunicação por meio de barcos de vapor que já tem em atividade poder igualmente de fornecer a toda a Itália pela Costa do Mediterrâneo e mar Adriático. Consta-me que o consumo do açúcar do Brasil, por meio do porto de Trieste, monta já a 1.800 caixas por mês.[1170]

A situação portuguesa, na terceira década do século 19, é de total dependência do mercado exterior, de política titubeante e pobre em indústria, tornando-se, assim local, propício para o ensaio desse novo ramo industrial brasileiro:

> Portugal sem indústria, e dependente de todo o mundo, não pode fazer aposição valiosa em receber o açúcar do Brasil já refinado, há de se sujeitar a tudo. É, pois, em Portugal que devíamos começar o ensaio desta

---

[1169] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1170] Idem.

> nova indústria. Uma mudança considerável em política fornece ameaças favoravelmente aquele Reino com a expedição intentada por D. Pedro, porém, longo tempo se passará ainda antes que ele possa experimentar melhoras nas causas positivas, nos interesses materiais. Sobre todos os assuntos pois que podem dizer respeito aquele Reino, cumpre ao Brasil aproveitar prudentemente o ensejo para resolver em sua utilidade. Se a tentativa última dos Constitucionais portugueses foi coroada de bom êxito, seguramente o Brasil se adiantará em reconhecer a Rainha D. Maria da Glória. Quem for, pois, encarregado da missão diplomática brasileira em Lisboa, tem muito que fazer não só nas relações políticas de observação mas igualmente nas positivas da intervenção material, e esta tarefa é de transcendente ponderação. Se a tentativa não tiver um resultado feliz, com mais ou menos modificações, os Gabinetes da Europa serão obrigados, uns por gosto, e outros movidos pelas circunstâncias, a reconhecer D. Miguel e, neste caso, mormente se os interesses do Brasil o exigirem, cumpre por pretensões de uma Princesa brasileira e reconhecer igualmente D. Miguel rei de Portugal. Neste segundo caso, estamos na mesma posição do primeiro, quanto os interesses que convier estipular. Mas, no primeiro, é mister não esquecer que se, por ventura, D. Pedro de Alcântara conseguir entrar em Portugal, ele se fará coroar rei a despeito dos respectivos atos de abdicação que tem feito. Ele já se constitui como Regente na Ilha Terceira; e no seu manifesto declara que acrescentara a Regência do Reino se pela representação Nacional convocada por ele lhe for oferecida. Agente de que ele está cercado é toda própria para todos os atos de perfídia e é toda hostil ao Brasil. D. Pedro é fácil inconseqüente e sem caráter, tantas qualidades reunidas devem ser vigiadas de perto.[1171]

A Rússia era outro interessantíssimo comércio que merece atenção, pois deveria ser conquistado pelas inúmeras vantagens que apresentava ao comércio brasileiro:

> Quanto à Rússia, merece já profunda indagação o comércio que podemos fazer diretamente com aquele Império. Quer o nosso açúcar seja ali recebido já refinado ou não, cumpre procurar os meios de pô-lo ao alcance dos consumidores do Império Russo. Eles só consomem o açúcar do Brasil nas ocasiões de falta de outro, e isto em conseqüência da Lei das suas alfândegas. Os açúcares do Brasil, como de outro qualquer país, pagão delas o mesmo direito, sem atenção aos lugares que serão produzidos. Estes direitos são assaz pesados. Convém procurar ao Brasil um grande consumidor do principal ramo da sua produção. Para isto, seria mister ensaiar uma negociação com o Governo Russo da qual resultasse uma diminuição de direitos sobre o açúcar do Brasil conduzido diretamente em navios brasileiros ou russos, gozando de igual favor os gêneros da produção russa que forem da mesma forma importadas no Brasil. Ora, como a tarifa geral dos direitos de entrada entre nós é de 15%, pagando igualmente o açúcar do Brasil 15% de entrada nas Alfândegas do Império Russo, a vantagem que disto resultaria é tão clara, que não escapa a ninguém. Os gêneros da Rússia, vindo diretamente chegariam a muito melhor conta do que vindo com até agora por meio do comércio indireto ou estrangeiro. Estes gêneros são de primeira necessidade entre nós. Eles consistem

[1171] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

> em cabos, lonas, óleos, e resinas, isto é, em objetos essenciais de aparelho marítimo de que temos necessidade constante.[1172]

A resolução para resolver as questões em xeque era a direção que se daria aos problemas que se punham, ou seja, os problemas da falta de recursos públicos, o consumo sempre maior que a produção, necessitando contrair empréstimos:

> Na resolução destas questões e na direção que elas tomarem é que acharemos a grande incógnita que se procura para explicar a miséria pública. Ela não está nem no papel chamado do Banco, nem na prodigalidade com que se inundou o Brasil de moeda falsa de cobre, posto que este mal seja ainda fatal. Não foi a moeda de cobre que produziu a miséria pública, pelo contrário, ela é o produto da miséria pública, o efeito e não a causa. Para curar o mal, cumpre conhecer a causa que o produziu. Se a fortuna pública não fosse em decadência, isto é, se o consumo não fosse maior de que a produção, se o governo passado não contraísse empréstimos inconsiderados para os consumir improdutivamente, se não se embarcasse em uma guerra ruinosa, principiada sendo avaliadas. Esta verdade incontestável nos conduzira toda via em erro se a quiséssemos aplicar ao Brasil. [1173]

Todas estas questões seriam resolvidas com condições comerciais recíprocas entre nações industriosas, o que, para o Brasil, não era o caso, no momento, devido à sua situação de mero produtor privado de um sistema nacional de comércio no exterior, sujeito a entregar sua indústria agrícola nas mãos dos estrangeiros, que fazem a fortuna a partir de seus produtos:

> Ela supõe o tráfico recíproco dos povos mais ou menos industriosos e comerciais, o que não é fato entre nós. Nós não temos comércio nacional exterior; somos meros proutores que vendemos à porta os produtos da nossa indústria agrícola. O comércio é todo feito pelos estrangeiros, que em seus navios trazem os diferentes produtos da indústria universal, e que nos compram os que nós produzimos. Assim, nem os ganhos que provêm da diferença de preço com que um gênero foi comprado num lugar e vendido em outro fica esse nosso poder, nem os que resultam das despesas de transportes, seguros, comissões e outros, que engrossam o valor do mesmo gênero, desde que ele parte de um lugar até que chegue a outro, e a nosso proveito.
>
> Isto que acontece com a exportação tem igualmente lugar com a importação. Esta é geralmente feita pelos estrangeiros a proveito dos quais está a diferença de preço com que foi comprado e depois vendido no Brasil.[1174]

[1172] Ibid.

[1173] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1174] Ibid.

O autor chama a atenção para a veracidade dos fatos da exposição como necessários para esclarecer e dar direções às questões comerciais e industriais do País. Demonstra com exemplos do açúcar e dos tecidos a seriedade com que deve ser gerenciada pelo governo a questão da proteção comercial, com o fim de evitar que fuja das mãos dos brasileiros as grandes vantagens da sua indústria:

> Isto suposto um quadro exato de importações e exportações. Quanto ao Brasil, não é somente um documento curioso, como em geral pretende faz, é um documento útil e necessário, único capaz de nos esclarecer acerca da venda que devem tomar os nossas relações industriais e comerciais.
>
> O açúcar vendido no Brasil por três mil réis a arroba, qualquer que seja o destino que se lhe dê, que vá para S Petersburgo, e que lá seja vendido por seis mil réis, o Brasil não colherá maiores interesses do que aqueles que provêm da sua primeira venda, por isso que o seu açúcar, logo que passou para a mão do comprador, tornou-se propriedade estrangeira e todo aumento de valor que então recebe pela indústria comercial não pertence ao Brasil, é ganho da indústria estrangeira. O mesmo acontece com os tecidos e outras manufaturas que recebe. O preço pelo qual o consumidor os compra é o preço real pelo qual o Brasil os paga, não há diferença alguma a favor do país. A que resulta é para os estrangeiros que exercem entre nós a indústria comercial. Assim, as nossas Listas de importação e exportação, enquanto não exercermos simultaneamente a indústria comercial serão sempre o testemunho mais verídico do estado próspero ou decadente da nossa fortuna pública. Explicarão igualmente a baixa constante do câmbio com a mesma precisão com que as comoções internas explicam atualmente a flutuação dele.[1175]

O comércio alemão servia-se dos fundos ingleses estacionados no Brasil para comprar dele grandes somas de açúcar, fator que favoreceu muitos os ingleses, que aproveitaram para encarecer sua moeda:

> O comércio europeu previu a possibilidade de uma conflagração geral na Europa para a primavera deste ano. A Alemanha, primeira consumidora do nosso açúcar e café, mais exposta, em caso de guerra de ser privado dos gêneros trópicos,

[1175] "A flutuação do câmbio tem sido ultimamente tão considerável, que, segundo as operações do comércio consta ter-se efetuado saques no Rio de Janeiro com a diferença de dois, três e quatro dinheiros por mil réis, no mesmo dia e pelo mesmo paquete, o que é mais fatal ao comércio do que um termo mínimo mais invariável. Semelhante flutuação é um verdadeiro jogo do azar, que destrói os cálculos mais bem concertados de um comércio regular. Mas como esta flutuação não tem trazido o câmbio ao baixo termo em que se achava anteriormente, e que pelo contrário onde sempre o aumento d'ele, é aplaudido como um sinal de melhoramento financeiro. Este erro pode ter conseqüências, porque não há erro, por mais inocente que seja, que as não tenha. A flutuação do câmbio, qualquer que ela seja, denota incertezas nos valores e nada mais. Circunstâncias particulares explicarão ainda este fenômeno, cuja aparição, não é muito comum". Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

> procurou fazer grandes depósitos desses dois produtos, que são já da primeira necessidade. Fizeram-se grandes pedidos para o Brasil; para os satisfazer o comércio Alemão serviu-se dos fundos ingleses estacionados no Brasil. Os ingleses aproveitarão as circunstancias e, como reguladores de cambio começaram de dar menos reais para receber a mesma quantidade de Libras pagas diferentes praças da Europa.[1176]

Para o autor, o remédio para elevar a economia do país era investir na produção, que deveria ser muito superior ao consumo.

> Todos este males, porém, que agora sofremos não são frutos da revolução, como se quer inculcar. A revolução não teve parte alguma neles. As comoções internas que depois tiveram lugar, fazendo vacilar a confiança pública sobre os futuros destinos do Brasil, passaram, sim, em evidência, com todas as suas conseqüências, o que já existia o que já estava feito pela administração passada. A revolução está perto de uma acusação tão despropositada; e só lhe cumpre curar a chaga aberta pelo poder que ela derribou. Para isso torno a dizer, e o repetirei mil vezes, o remédio está em procurar promover grande produção, muito superior ao consumo, todas as mais são paliativas insuficientes, que não curam, fazem languescer por muito tempo o doente com os olhos na esperança e a morte no coração. Quando o Brasil produzir mais do que consome, os bilhetes de banco terão um valor invariável, que é quanto basta para ser boa moeda, a moeda falsa de cobre terá o único valor que seu peso encerram semelhante chapinhas podem ser de alguma utilidade. Haverá uma bancarrota geral, é verdade, a respeito da moeda de cobre mas bancarrota lenta, não sentirá nem ordenada pela força, bancarrota feita pela inutilidade da mercadoria, que se achará então substituída por outra mais nobre única recebida e procurada.[1177]

[1176] "Mas como os receios acompanham sempre o comércio, quando ele está exposto ao resultado de comoções políticas, o menor motivo de desconfiança desalenta, e o desejo de tirar daí os seus capitães faz logo abaixar o cambio. Isto não sé explica a causa da flutuação ou incerteza de câmbio, mas ainda o espantoso fenômeno de subir o câmbio e o preço dos gêneros ao mesmo tempo quando este devia pela razão inversa diminuir à proporção que aquele aumentasse. Mas como tudo se compensa n'esta vida, o comércio interno do país paga como este sinal aparente de melhoramento do câmbio. Paga caro, porque perde o alimento de crédito que recebia do comércio estrangeiro, em conseqüência das desconfianças produzidas pelas comoções políticas. Os estrangeiros se recusam vender a prazos, por isso que, em posição tal, não é conveniente confiar em liquidação futuras; e o comércio interno, sem alimento de credito quando os capitães faltam, falece pouco a pouco, e nas agonias do crédito as bancarrotas legais não se misturam com as fraudulentas, que alteram e destroem as fortunas privadas. E é isto o que já se tem visto.
É igualmente erro atribuir o aumento do cambio à venda dos metais preciosos que estarão no Banco. Semelhante operação, se pudesse influir, seria para levar o câmbio a uma baixa proporcional à carestia pela qual o metal fosse vendido, assim como já tem acontecido todas as vezes que o tesouro vendeu maior soma d'isso em barras. A soma que estava no Banco era tão insignificante, à proporção das necessidades do comércio estrangeiro, que mal passou para as mãos do comprador desapareceu como uma gota d'água lançada no oceano.Quanto mais elevado for pois o preço pelo qual se vendam os metais preciosos, tanto mais deve diminuir o câmbio, por isso que o instrumento atual de circulação diminui pela mesma causa de seu valor de utilidade em relação aos metais que foram medidos pelas suas unidades. Se o tesouro vender hoje uma quantidade d'isso a dois por cento mais do preço do mercado, semelhante operação nada menos apresenta do que um depreciamento de dois por centos na massa total da moeda fiduciária do país." Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1177] "Para curar tantos males, faltou-se porém da necessidade de uma lei, que regule um sistema monetário sábio e luminoso para o Brasil. Nada de mais justo; mas pergunto eu: essa lei por mais bem combinada com os princípios científicos que regulam esta matéria será capaz de mudar a natureza das coisas? Será capaz de mudar a posição financeira do país, e fazer com que abunde em riquezas quem consome mais do que produz, isto é,

Por fim, fica demonstrado que é necessário libertar-se da dependência do mercado externo, intensificando a indústria e, para que se efetue, são necessários braços industriosos, ou seja, favorecer sempre mais a imigração:

> Fica pois demonstrado que só temos necessidade de maior indústria, que nos vá libertando da dependência vergonhosa com que estamos recebendo até batatas da Europa; e de braços industriosos para produzirmos convenientemente em relação ao nosso consumo; e para chegarmos ao grau de prosperidade que reclamam tantas circunstâncias favoráveis. Isto feito, a crise financeira desaparecerá dentre nós de um modo lucrável e permanente. Os fundos públicos do Brasil, isso é, as Apólices da sua dívida interna subirão da baixa degradante em que tem caído, baixa inexplicável, que não tem exemplo, mas que é constante por desgraça nossa.[1178]

Os demais produtos, como a pesca, que prometia mercado favorável no Brasil pelo consumo que tem nos mercados dos países católicos; o trigo, de grande consumo no Império; as possibilidades que apresentavam a região Sul do país; os efeitos da proteção que se daria a essenciais ramos da indústria não seriam somente materiais, mais, sim políticos, estreitariam os laços entre as províncias do Brasil, do Sul ao Norte:

> A proteção que receber estes essenciais ramos de indústria não terá somente um efeito material: é transcendente em política. Apertará os laços que unem as Províncias ao Norte do Rio de S. Francisco e do Sul dele pela necessidade fermentada pelos gêneros da primeira necessidade. O interesse recíproco é quem unicamente une os homens, quando o interesse desaparece, a desunião é conseqüência. A união, produto da força, é tão fraca como a que meramente provém do costume. Para quebrar uma, basta o simples ensaio das forças próprias, para restituir a outra, o simples exame da ausência do interesse que autorize o costume é assaz suficiente.
>
> Observações primeiras que me sugerirão o amor da Pátria à vista dos quadros de importação e exportação com estas cidades hanseáticas.[1179]

---

quem gasta mais do que ganha? Seguramente que não. Logo a razão indica que o velho axioma que nos ensina que destruir a causa cessão os efeitos, tem aqui lugar apropositado". Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1178] "Volvendo aos meios de produção, parece-me que seria de grande importância que o governo se informasse com exatidão sobre a quantidade de barricas de bacalhau que entra anualmente no Império, produto de pesca estrangeira. Creio que o seu número espantaria, por isso que, somente em Pernambuco, consta-me ter entrado, no ano de 1830, 442:08 barricas no valor de mais de trezentos contos de reis. A mesma informação seria interessante a respeito da farinha de trigo, pois igualmente sei que no mesmo ano de 1830 Pernambuco recebeu 30:170 barricas de farinha, vindas do Estados Unidos. Estes dois gêneros devem merecer particular atenção não só pela importância d'eles mas porque constituem dos principais alimentos do povo, que cumpre haver em abundância dentro do próprio país". Ibid. "V. Ex.ª poderá fazer uma idéia da importância deste Porto para o comércio Brasileiro. Contudo, se os nossos gêneros não forem exportados em navios nacionais e se não se acalmar as dificuldades que os brasileiros encontram aqui no estabelecimento de casas de negócios, como já teve a honra de informar a V. Ex.ª, no meu ofício n.º 2, as vantagens, que este porto oferece diminuem muito ou para falar com mais acerto caem pela maior parte em favor dos estrangeiros". Ibid.

[1179] "Resulta das pescarias os benefícios de grande aumento de mantimento barato. Depois as salgas subministram emprego a muita gente, e o peixe salgado é produto de grande valor no comércio, pelo grande

2.6 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR BRASILEIRO EM HAMBURGO

O açúcar e café do Brasil sempre tiveram grande procura em Hamburgo, até a substituição daquele pelo açúcar de beterraba.[1180] Aliás, constituíam a base do comércio Portugal-Hamburgo-Brasil, primeiramente, através da reexportação portuguesa e, depois de 1814, passou a ser exportado direto do Brasil.[1181] Os hamburgueses, todavia, tiveram grande importância neste ramo do nosso comércio: "Entretanto é este porto o canal por onde se esgota uma boa parte do açúcar produzido no Brasil. Isto merece uma meditação refletida".[1182]

O açúcar do Brasil era o principal produto de ligação destas ralações comerciais e mantinha vivo esse comércio. Em 1832, o comércio de importação de Hamburgo no Brasil só não foi maior devido à falta do produto no mercado brasileiro. Conforme o relato consular, as demandas neste ano foram muito superiores à oferta do produto no Brasil, causando forte aumento do preço do produto. Este fator foi provocado por várias causa, como a diminuição de sua produção no Brasil e o aumento da exportação para o Mediterrâneo:

---

consumo que tem nos mercados dos países católicos romanos [...]. No Brasil, que pela extensão das suas costas e rios navegáveis pela situação geográficas no mundo, e pela riqueza das suas produções, se pode comerciar em grande escala. O monopólio arruinou a pescaria das baleias, porém julgo que será bastante média no cuidado para restabelecer este lucrativo ramo de indústria. O trigo para o consumo do Império não só devia ser produzido nas Províncias ao Sul do Rio de Janeiro, mas podia via a ser um objeto de exportação, e a mais segura providencia que se pode cogitar para abrir a penúria nos anos em que aconteça haver escassez; porquanto nessas ocasiões a mera proibição de exportação assegura ampla proporção de mantimentos. Os férteis campos de Curitiba, uma vez que se lhes dêem uma fácil comunicação com as costas do mar, ou que se lhes procurem abrir a navegação com o rio Itajaí, podem fornecer trigo e outros grãos em grande abundância. Pode igualmente fornecer o Império de manteiga, gênero que até agora, digo gênero da primeira necessidade que até agora somos obrigados a tirar da Europa, ao mesmo tempo em que lhe enviemos milhões de chifres e couros de vaca. O país de Lages esta nas mesmas circunstâncias, precisa unicamente de uma entrada direita para St.ª Catarina, e uma navegação sem tropeços para Laguna pelo rio Tubarão. Além disto, todos estes países precisam de indústria e braços livres e industriosos". Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1180] MARCHTALER, Hildegard von. Geschichte der Kaffe-Import und Reederei Firma, H.H.Eggsrs. Hamburg, 1953. p. 3.

[1181] **BGC**, 1824. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1182] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834.

> A diminuição de importação do açúcar do Brasil tem a sua causa principal no estado pouco progressivo ou quase estacionário da maior parte das nossas produções. As encomendas de açúcar, para o mediterrâneo foram abundantes, isto é muito mais importante do que no ano passado, daí resulta a falta deste gênero nos mercados do Brasil para satisfazer os pedidos da Alemanha. A quantidade pedida, sendo maior do que a oferecida o preço, subiu em proporção donde resultou o espantoso fenômeno de subir o câmbio sem diminuir o preço do gênero. As chuvas abundantes que caíram no Brasil, normalmente na Bahia, contribuíram também assaz para a sustentação do preço não obstante a subida do câmbio, porque sendo mui pequeninas as quantidades de açúcar que se achavam nos trapiches da safra nova, e muito mais que estavam a carga, e queriam receber este gênero, o preço fixou-se em razão do pedido e do obstáculo que impedia as remessas do interior. Esta calamidade não foi tão danosa como pareceu à primeira vista. O preço alto que se sustentou no Brasil influiu nos mercados da Europa e o nosso açúcar foi vendido aqui meio grosso mais em libras do que no ano de 1831. A expedição de uma quantidade mais avultada de açúcar para o Mediterrâneo e chuvas mais freqüentes bastou para diminuir a remessa deste gênero para esta cidade de dois milhões e quatrocentos mil libras.[1183]

A lavoura canavieira, e o seu derivado natural, foi a principal atividade econômica da colônia, disseminada por todo o litoral, desde o extremo-norte, no Pará, até ao sul, em Santa Catarina. A cana de açúcar apareceu com maior ou menor intensidade em todas as regiões habitadas da Colônia. Constituía-se na base material essencial para o estabelecimento das populações européias no território colonial e foi razão básica do êxito da empresa agrícola intentada pelos portugueses em áreas tropicais:

> A cana, de cujo extrato se faz o açúcar, não produz em toda a parte; ela é própria dos países quentes; e não é uma cultura tão fácil, que se faça dentro de três ou de quatro meses. Nas colônias estrangeiras, desde a sua plantação até a sua colheita se passam mais de dezoito e de vinte meses, e outros tanto tempo para se reduzir a açúcar, fazê-lo branco, encaixar, e conduzi-lo para a Europa. Além das fábricas, que é necessário ter logo prontas para a sua manufatura, o que tudo se não faz em menos de três anos.[1184]

Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1183] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1184] COUTINHO, José Joaquim Azeredo. **Ensaio sobre o Comercio de Portugal e suas Colônias 1794**. Lisboa: Banco de Portugal, 1992. p. 122.

2.6.1 AÇÚCAR DE CANA *VERSUS* AÇÚCAR DE BETERRABA, NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO 19

Tendo perdido seus mercados externos, a produção do açúcar ficou restrita unicamente ao interno. Surge, então, uma crise profunda e de graves conseqüências: em fins do século 18 e princípio do século 19, depois de um breve instante de prosperidade, a produção açucareira do Brasil, tão grande no passado, entrou num longo período de crise.[1185] O açúcar brasileiro foi progressivamente excluído dos mercados mundiais que o substituíram por produtos de concorrentes melhor aparelhados ou mais avantajados por outras circunstâncias favoráveis. No caso das importações realizadas por Hamburgo, foi sendo substituído pelas produções internas de açúcar de beterraba, situação que foi muito bem esclarecida pelo cônsul brasileiro no Reino da Prússia, mencionando a gradativa substituição do produto brasileiro. A tabela apresentada pelo cônsul nos mostra com clareza o aumento da produção interna, no curso do século 19. A Alemanha, que antes era tida como a maior importadora de açúcar, agora passava a ser exportadora do produto açúcar e o Brasil deixava de ser o grande e respeitável fornecedor de açúcar para aquele país:

> O grande desenvolvimento, que tomou a cultura de beterraba na Alemanha, tem feito diminuir a importação de açúcar de cana, este país já exporta quantidades avultadas de açúcar fabricado daquela planta. À vista da concorrência que essa indústria faz a um dos nossos principais produtos, julgo conveniente apresentar a V. Ex.ª o seguinte quadro do movimento do açúcar de cana e de beterraba na *Zollverein*, desde 1836 a 1873 (os algarismos indicam toneladas de mil quilogramas de cada um). [1186]

[1185] PRADO Jr., Caio. **História econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986. p. 243-244.

[1186] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares**. Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

Tabela açúcar branco.[1187]

ANOS	PRODUÇÃO INTERNA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	CONSUMO
De 1836-1840 termo médio	7.913	51.939	1.912	57.940
De 1841-1845 termo médio	13.189	61.891	3.945	72.035
De 1846-1850 termo médio	31.816	63.331	9.610	85.617
De 1851-1855 termo médio	74.593	40.840	9.735	103.607
De 1856- 1860 termo médio	125.880	19.798	6.110	139.568
De 1861-1865 termo médio	148.687	17.163	5.877	159.974
De 1866-1870 termo médio	202.488	7.850	26.439	181.280
Em 1871	219.021	14.567	67.245	197.760
Em 1872	216.615	38.179	10.136	328.643
Em 1873	260.329	23.772	18.300	263.211

Em 1875, o Consulado Geral do Brasil na Prússia advertia para a situação do pouco consumo do açúcar de cana, substituído pelo concorrente de beterraba. Não podemos deixar de chamar a atenção para o fato de que as fábricas de açúcar na Alemanha, ou seja, conforme podemos conferir nos documentos consulares,[1188] no início do século 19, tinham número expressivo: Hamburgo possuía 400 refinarias de açúcar de cana, enquanto que, no final do mesmo século, substituiu esse número por fábricas de açúcar de beterraba. Neste mesmo ano, segundo o referido Cônsul, em Hamburgo, havia somente uma refinaria de açúcar de cana, um dado importantíssimo em nossa análise. Ou seja, o produto brasileiro tornou-se praticamente insignificante para o comércio hamburguês na segunda metade daquele século. Um dos fatores apontados pelo Cônsul que favorecem a diminuição da importação do produto do Brasil era a má qualidade, especialmente do açúcar baiano. Hamburgo, isto é, a Alemanha, assim deixou

---

[1187] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares**. Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

[1188] Carta do cônsul português em Hamburgo. Cartas Manuscritas de João Gabe, comerciante português em Hamburgo, enviada para Antonio de Araújo Azevedo, Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Comendador da Ordem de Cristo no Rio de Janeiro. Hamburgo, 30 de agosto de 1808. Arquivo do Conde da Barca. **Correspondências recebidas, documento 5.7**. Universidade do Minho. Braga, Portugal.

de ser considerada a maior consumidora do produto brasileiro. A Europa, em geral, deixou de consumir o açúcar de cana brasileiro, mesmo a Inglaterra:

> ...Açúcar de cana. Este gênero pode dizer-se perdeu quase a boa saída que tinha neste mercado, porque, fora dos limites da cidade, não se consome no Império alemão outro açúcar que não seja o de beterraba. Entre as espécies empregadas na única refinaria de açúcar de cana existente em Hamburgo, o açúcar do Brasil vai desaparecendo cada ano mais. Por causa da má qualidade. Nisso toma a Bahia a dianteira. O açúcar baiano de Nazareth, não pingado, ainda mais coopera para esse descrédito. Embora Hamburgo, isto é, a Alemanha, não possa ser mais considerada consumidor de açúcar do Brasil, todavia e necessário o que se acaba de aconselhar, porquanto as irregularidades, aqui notadas, subsistirão nos carregamentos destinados dos poucos mercados que ainda restam na Europa para saída do nosso produto. Os defeitos mencionados motivam a progressiva diminuição no consumo deste gênero brasileiro, e o pouco apreço de que ele aqui goza. A importação declinante ilustra o que se disse: em 1873, consistia ela ainda em 687 caixas, 52 barricas e 17.218 sacas, em quanto que no ano de 1874, já foi reduzida a 308 caixas, 3 barricas e 4.703 sacas. [...] A Inglaterra é o principal país europeu consumidor de açúcar de cana, mas ainda aí tem ele de lutar com o da beterraba e especialmente com a produção francesa [...]. As 337 fábricas de açúcar de beterraba que existem na Alemanha, graças aos grandes direitos de proteção, são suficientes não só para abastecer o consumo interior, como para dar material à exportação.[1189]

É-nos muito importante a tabela elaborada pelo cônsul, a respeito do progressivo aumento da produção de açúcar de beterraba na Europa, de 1871 a 1875. Entre os países produtores de açúcar de beterraba, a França estava na frente no *ranking* de produção deste produto; seguida pela Alemanha, que ocupava o segundo lugar. Na terceira posição, estava a Áustria e, na quarta, a Rússia. O quinto lugar era ocupado pela Bélgica e o sexto pela Holanda e outros Países. O governo brasileiro foi orientado a redirecionar a agricultura, incentivando a cultura de outros produtos, que poderiam garantir lucros. Ou seja, café, cacau, algodão e tabaco: "A tabela seguinte demonstra o progressivo aumento da produção de açúcar de beterraba, na Europa, nos últimos quatro anos".[1190]

[1189] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares. **Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.
[1190] Ibid.

Açúcar de beterraba.[1191]

PAÍSES	1871-1872	1872-1873	1873-1874	1874-1875
	QUANTIDADE EFETIVA (QUILOS)	QUANTIDADE EFETIVA (QUILOS)	QUANTIDADE EFETIVA (QUILOS)	QUANTIDADE ESTIMADA
ALEMANHA	189.166.200	258.163.100	288.972.000	235.000.000
FRANÇA	333.354.300	409.649.350	396.578.000	440.000.000
ÁUSTRIA	161.526.500	214.006.650	169.252.000	140.000.000
RÚSSIA	90.000.000	180.000.000	150.000.000	130.000.000
BÉLGICA	72.236.000	75.978.000	70;361.000	65.000.000
HOLANDA E OUTROS PAÍSES	25.000.000	35.000.000	35.000.000	30.000.000
TOTAL	**873.280.000**	**1.142.897.000**	**1.110.161.000**	**1.060.000.000**

> A vista, pois desses dados, das razões apresentadas e das repetidas faltas de colheitas de cana nas províncias açucareiras do Brasil, conviria melhor que estas fossem diminuindo semelhante cultura, ocupando-se mais com a de outros gêneros, os quais dariam lucros mais certos, e com menores despesas, como por exemplo, o café, o cacau, o algodão, o tabaco. A província do Ceará parece ir seguindo com proveito o caminho traçado pelas províncias do sul, que estão se enriquecendo com o café o algodão [...]. Diminui a produção de açúcar e fabricá-lo melhor, mandar amostras escrupulosamente iguais a mercadoria, e acabar de uma vez com o fabrico de açúcar de Nazareth tal qual apareceu no mercado, são os meios mais urgentes para aconselhar-se [...].[1192]

Também o café era outro produto que fazia toda a diferença no comércio entre o Brasil e Hamburgo. Segundo os documentos, esse produto ocupava a segunda posição nas transações comerciais com Hamburgo. No passar dos anos, foi conquistando o mercado consumidor; conseqüentemente, o Brasil foi impelido a aumentar sua produção para suprir as demandas internacionais:

> Com o açúcar já vimos que um maior pedido para o Mediterrâneo diminuiu as remessas que deviam ter lugar para este porto, vamos agora ver o resultado com o café logo que os Americanos do Norte partiram para o seu comércio uma maior porção do café, já o Brasil não pode satisfazer aos outros seus

[1191] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares**. Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.
[1192] Ibid.

> compradores com as mesmas quantidades com que tinha satisfeito no ano anterior, prova que a nossa produção não aumentou como devia [...]. A 1.ª e 2.ª questões estão respondidas pelo mesmo tempo. As terras próprias para a cultura do café são tão vastas tão ricas [...] são muito mais ricas e vastas que as terras do Golfo do México e Ilhas [...]. O consumo de café na América do Norte, sendo progressivo, cumpre que balance o consumo que nos fazemos de farinhas d'aquele país tanto quanto é possível sem faltar aos nossos consumidores da Europa, isto é, que a nossa produção se desenvolva e cresça em relação à necessidade dos grandes mercados da América e da Europa e lute com o café das Antilhas, Índia Orientais, não somente em quantidade, mas em qualidade e gosto. Um grande melhoramento se observa já no café do Brasil. Todo café deste ano foi melhor do que do ano passado, perdeu o gosto áspero que tinha e aumentou de perfume, este melhoramento é de certo vantajoso e procurará mais abundante consumo no interior da Alemanha. A perspectiva para a sustentação do preço e também favorável. Segundo as notícias, as colheitas do ano próximo serão menos que ordinárias. As notícias da Jamaica dizem que as colheitas naquela Ilha e nas outras Inglesas das Índias Ocidentais seriam desfavoráveis. Em Cuba e São Domingos espera-se uma colheita ordinária. A de S. Thomas e Porto Rico são anunciadas como muito inferiores a do ano passado. Pelo que diz respeito ao café das Índias Orientais parece, pelas últimas noticias da Ilha de Java, que com raras se deve considerar como a Ilha mais importante das Índias Orientais para a produção do café que a colheita deste ano tinha sido toda exportada mas quanto a nova colheita, ainda não se sabia se seria fértil ou mesquinha. Seja como for, Java não é uma concorrente perigosa. As circunstâncias políticas da Holanda e a condição de que a colheita seja exportada tão somente pelo governo, como está em uso, deve ocasionar grande demora nos carregamentos e por isso concorrência morosa nos mercados da Europa. A colheita que se espera no Brasil não é extraordinária [...], o nosso café sustentara o seu preço. Assim, todas as aparências induzem a crer que o nosso comércio de açúcar e café será regular com a Alemanha nos anos próximos.[1193]

O mesmo documento demonstra a preferência do nosso café nas importações hamburguesas em relação aos outros mercados da América, apresentando uma interessante tabela de comparação:

> O café existente hoje nos armazéns desta cidade monta a 22.500 milhões libras.[1194]

PROCEDÊNCIA	1832	1831
Brasil	8.500$000	9.000$000
São Domingos	5.900$000	5.500$000
Havana e Cuba	3.600$000	1.000$000
La Guayra e Porto Cabello	800$00	400$000
Porto Rico	1.300$000	600$000
Índias Orientais	2.500$000	500$000
TOTAL	22.500$000	17.000$000

[1193] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Francisco Carneiro de Campos Hamburgo 31 de dezembro de 1832. Carta intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1194] Ibid.

O café se tornava, com o passar dos anos, o principal produto brasileiro aos alemães na segunda metade do século 19, ultrapassando as importações alemãs de açúcar. Isso deu porque o açúcar de cana foi gradativamente sendo substituído pelo de beterraba, produzido na própria Alemanha, conforme nos relata o Cônsul brasileiro na Prússia, em 1874. Os números da tabela elaborada pelo próprio Cônsul provam que o consumo do café havia aumentado consideravelmente na Alemanha, ou seja, dá uma idéia muito clara do aumento do consumo do café brasileiro neste País:

> Hamburgo é o principal empório das nossas relações comerciais com o Norte da Alemanha. O gênero de produção brasileira que tem maior consumo neste país é o café. No meu distrito consular, que compreende os Reinos da Prússia e da Saxônia, não há praças de comércio no que respeita à importação de nosso gêneros, isto é, não há praças para onde os mesmo a gêneros sejam remetidos diretamente. Hamburgo é o principal empório das nossas relações comerciais com o norte da Alemanha. A quantidade total desse produto de todas as procedências que tem sido entregue ao comércio no território da União aduaneira alemã, denominada *Zollverein* (da qual faz parte este distrito consular), é a seguinte nos últimos três anos, comparada com os termos médios de sete qüinqüênios anteriores.

Tabela do café.[1195]

De 1836 a 1840 termo médio	28.650	Ton. de 1.000 quilos
De 1841 a 1845 termo médio	37.770	Ton. de 1.000 quilos
De 1846 a 1850 termo médio	42,170	Ton. de 1.000 quilos
De 1856 a 1855 termo médio	51.375	Ton. de 1.000 quilos
De 1856 a 1860 termo médio	62.880	Ton. de 1.000 quilos
De 1861 a 1865 termo médio	69.880	Ton. de 1.000 quilos
De 1866 a 1870 termo médio	83.190	Ton. de 1.000 quilos
Em 1871 termo médio	86.330	Ton. de 1.000 quilos
Em 1872 termo médio	92.655	Ton. de 1.000 quilos
Em 1873 termo médio	97.780	Ton. de 1.000 quilos

[1195] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares**. Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

O autor explica que, das quantidades do café importado, grande quantidade procedia do Brasil: "Das quantidades de café acima mencionadas, uma parte considerável provém do Brasil, porém, não é possível verificar a quantidade total. Mas mostra que o norte da Alemanha é um consumidor importante desse nosso produto".[1196]

Sendo assim, terminamos o brilhante período do açúcar brasileiro no espaço comercial hamburguês cedendo seu espaço, ocupado por anos, para outro produto brasileiro, o café, que até hoje faz grande diferença no comércio hamburguês. Na verdade, Hamburgo é hoje o maior fornecedor de café para Europa.[1197]

[1196] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares**. Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

[1197] TYLLY, Richard; TEUTEBERG, Hans Jürgen. Entwicklung und organisation des Hanseatischen kaffeeahndels im 19. und 20. Jahrhundert. **Inaugural-Dissertation zur Erlangung eines Doktorgrades der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität Müster**. Ursula Becker, 1995. p. 18.

CAPÍTULO 3 O COMÉRCIO ENTRE PORTUGAL BRASIL E HAMBURGO POR MEIO DAS FONTES QUANTITATIVAS (1796-1831)

Conforme aludimos na problemática colocada na introdução deste trabalho, para estudar o processo de acumulação mercantil entre Portugal, Brasil e Hamburgo, torna-se necessário, primeiramente, avaliar o todo em que se insere a área eleita.

3.1 AS BALANÇAS DE COMÉRCIO

Passaremos a uma apreciação dos dados relativos ao comércio entre Portugal, Brasil e Hamburgo, por meio de dados extraídos das Balanças de Comércio de Portugal (1796 a 1831).[1198] Apesar das limitações desse documento, é um corpo documental de extrema proficuidade, que já serviu de base a vários trabalhos desta mesma natureza.[1199] Como toda

---

[1198] **BGC**, 1796 a 1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. "Para se poder explicar com singeleza, entende-se por Balança do Balança do comércio: por um lado, o valor de todos os gêneros que esta Nação vende para fora do Reino; e, por outro lado, o daqueles que ela compra das Nações Estrangeiras. Se a venda excede a compra, responderá a balança a favor do Reino. Se a compra à venda. prepondera ela contra o mesmo. No primeiro caso, serão devedoras as nações Estrangeiras a Esta; e no segundo. Esta às Estrangeiras daquele resto que foi o resultado de semelhante averiguação. In: Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4. A balança comercial é numa dada economia, algo comparável ao balanço que um mercador faz no final do ano: ou ganhar ou perde. Lê-se no **Discours of the Common Weal of this Realm of England** (1549), atribuído a Sir Thomas Smith: "Devemos sempre ter cuidado em não comprar dos estrangeiros mais do que lhes vendemos." Esta frase diz o essencial do que é preciso saber sobre a balança, talvez do que sempre se soube a respeito. Pois tal sensatez não é nova: assim, muito antes de 1549, não foram os mercadores ingleses obrigados pelo governo a repartir para a Inglaterra uma parte de suas venda, superavitárias no estrangeiro, sob a forma de espécies monetária? Por seu lado, os mercadores estrangeiros tinham de reinvestir em mercadorias inglesas o produto de sua venda antes de abandonarem a ilha. O **Discourse of Trade**, de Thomas Mun, escrito em 1621, apresenta uma teoria de balança que é correta e corresponde a uma tomada de consciência plena. Seu contemporâneo, Edward Misselden, pôde escrever em 1623: ante o pressentíamos, agora o sabemos cientificamente. Naquela época, a balança comercial era apenas a passagem em valor das mercadorias trocadas entre duas nações; o balanço das importações e das exportações recíprocas, ou melhor, das dívidas recíprocas. Por exemplo: "se a França, de 100 mil pistolas à Espanha e esta deve 1.500.000 libras à França, valendo a pistola 15 libras, tudo fica em igualdade". Como esta igualdade é muita rara, torna-se necessário que a nação que deve mais mande transportar metais pela parte das dívidas que não pode compensar. O *deficit* pode ser temporariamente coberto por letras de câmbio, isto é ser deferido. Se persiste, há forçosamente transferência metálica. Essa transferência, quando nós podemos observá-la, é o indicador desejado e apresenta com clareza o problema das relações entre duas unidades econômicas uma obrigada pela outra a se despojar, quer queira quer não, de uma parte de suas reservas monetárias ou metálicas.

[1199] SOUSA, J. A. de. Aspectos do comércio do Brasil e de Portugal no fim do século XVIII e começo do século XIX. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, v. 289, 1970; RIBEIRO, M. de L. R. de Aguiar. **As relações comerciais entre Portugal e Brasil segundo as Balanças de comércio 1801-1821**. Lisboa: Faculdade de Letras, 1972. Numa abordagem moderna, ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial (1796-1808) contribuição ao estudo quantitativo da economia colonial**. (Tese). Doutorado.

documentação, essa também apresenta algumas restrições: o comércio entre as colônias, o transporte de escravos e evidentemente o contrabando.[1200] É um instrumento de suma importância para a mensuração do fluxo mercantil de Portugal no final do século 18 e começo do século 19, pois registra os preços de mercado, altamente sensíveis às flutuações econômicas. O tratamento desses dados por procedimentos estatísticos modernos, segundo a orientação da História Serial, permitiu-nos extrair o máximo de informações da documentação original.

FFLCH/USP. São Paulo, 1972; ARRUDA, José Jobson de Andrade. **Comércio entre Portugal e Itália, 1796-1811**. USP. São Paulo, 1978 NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.; NOVAIS, Fernando. Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional no fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808). In: **L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930**. Paris: CNRS, 1973. p. 59-75; MOREIRA, Maria Cristina Guimarães de Almeida. **Relações comerciais luso-espanholas (1774-1860)**. Universidade de Navarra, 2002; GALATI, José Carlos Fernandes. **Reexportações Coloniais e Dinâmica Industrial: Brasil, Portugal e França entre 1796 e 1808**. (Dissertação). Pós-graduação em História Econômica. USP. São Paulo, 2002. O Professor Sul Mendes estuda as relações comerciais Portugal e Estados Unidos nos fins do Século 18, com base nas Balanças de Comércio. RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 110.

[1200] "No Brasil, há muita facilidade proibindo o desembarque das fazendas e, por isso, seria necessário que as penas fossem mais compreensivas e que o contrabandista não só perdesse os gêneros apreendidos, mas também que fosse preso, para se inquirir dele o modo da sua introdução, a fim de serem castigados todos os que de sentença certa, e por interesse, cooperassem para o desembarque, e introdução dos mesmos gêneros, e seria também necessário que, por cartas régias se recomendassem muito aos governadores toda a vigilância e cuidado nesta importante matéria, determinando-se-lhes ao mesmo tempo que, por ordem circulares dirigidas aos capitães-mores, e magistrados, subalternos, hajam eles de prevenir e acutelar a introdução dos ditos gêneros nos seus distritos, ou sejam levados em navios estrangeiros que os intentem desembarcar nos Portos e costas do mar (...).

Seria conveniente que em cada um dos três principais Portos do Brasil houvesse um. Brigue armado para correr a costa e fazer apreensão nos Navios de contrabando, conferindo-se uma terça parte das mercadorias da Tripulação dos mesmos. (...) As providências que forem adequadas para se proibirem os contrabandos podem servir para se evitar as fraudes dos direitos, ou seja, despachando-se por menos o que leva mais". Carta do Conde de Linhares, comentando o projeto do S.A.R. a respeito do contrabando nos Portos de Portugal e Domínios. Documento manuscrito. Lisboa, 21 de março de 1806. Itamaraty, lata 186, março 3, pasta 2.

A quantidade exata dos valores contrabandeados é praticamente impossível de ser determinada. Por outro lado, através de informações prestadas pelo próprio contador responsável pela elaboração das Balanças de comércio, nota-se que esta atividade causava enormes prejuízos para Portugal, conforme podemos apreciar nos seguintes comentários apresentados nos anos de 1805 e 1806, respectivamente: "Porém, o saldo legítimo de toda a importação e exportação talvez não seja tão favorável a este Reino, por causa do muito contrabando que esta Nação (Inglaterra) anualmente nos introduz, sendo esse comércio clandestino, uma ruína manifesta do Estado e, se olharmos com reflexão neste abatimento do comércio, havemos de conhecer a que ponto se vai aumentando a introdução dos contrabandos naquelas possessões". Também encontramos reclamações a respeito do contrabando no documento sobre as Reflexões sobre a Balança de comércio, Câmbio e Redução da moeda de Prata no Reino de Portugal documento ano reino de 1792. Lisboa. In: **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4. "... e do ilícito aumento dos contrabandos em diretura com as colônias... A diminuição na importação causada pela fraudulenta introdução de gêneros do Brasil está fora de dúvida que a posição atual da Balança superficialmente favorável ao Reino. Ibid.

E ainda outro documento do Conde de Linhares sobre a repressão do contrabando, 1781-1806 documentos manuscritos originais. Lata 186. Maço 3. Pasta 2. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Tais Balanças de comércio (documento manuscritos existentes parte no Brasil e parte em Portugal) transformaram-se na documentação mais importante para o estudo da dinâmica das relações comerciais entre Portugal, suas colônias da Ásia, África, Ilhas e Brasil, bem como as relações com as "Nações estrangeiras". Esta documentação representa um manancial quase inesgotável de possibilidades de estudos setoriais, pormenorizando o caráter das relações mercantis entre Portugal e cada uma das Nações constantes das balanças. Contendo os preços, as quantidades e as qualidades das mercadorias, as Balanças, acabam por significar um verdadeiro termômetro da dinâmica mercantil, por meio da qual é possível sentir a pulsação da economia portuguesa, colônias e, indiretamente, de todos os países constantes das relações portuguesas:

> Sendo a Balança de Comércio de uma Nação, o compêndio de todas as suas transações comerciais com as demais Nações, com quem se comunica, por ela se conhecem com major evidência as Importações e Exportações, não só dos produtos da sua indústria em geral, mas também, de todas as produções alheias, que adquire e põe em movimento pelo seu tráfego comercial, proporciona ao Ministério, os precisos conhecimentos para animar, proteger todos os ramos da pública prosperidade, que são outras tantas fontes perenes das verdadeiras riquezas de que os povos tiram bens incalculáveis.[1201]

Considerando-se o sentido mercantilista da economia na época moderna, na qual a acumulação se faz via circulação das mercadorias e não na sua produção, as balanças do comércio, assume a importância de uma verdadeira contabilidade nacional que resulta da supremacia do mercado externo, sobre o mercado de capitais.

> Sendo o comércio, a fonte donde dimanam as felicidades de um Estado, já considerado como fazendo a riqueza e opulência dele, ou como um meio de aventura, pela comunicação entre os povos das diferentes Nações civilizadas, abrindo caminho a vastos conhecimentos, que fazem o bem de uma Nação, aumentando a agricultura, as Artes e a indústria e outras vantagens. É, sem dúvida, necessário que o mesmo comércio seja regulado e, para este fim, devemos ilustrar ao Ministério, tendo em vista a Balança do comércio, isto é, conhecer individualmente a importação e a exportação, certificando-se se é ou não favorável,

[1201] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

> para indicar os melhoramentos e os meios de se executarem e para finalmente combinar os recursos do Estado, com as suas despesas, pondo-se ao alcance de as poder regular.[1202]

O contador geral menciona a importância deste documento para o Estado, como fonte de informações sobre as situações anuais do mercado e suas condições mercantis a cada ano, gerando possibilidades de planejar e organizar a administração do Estado, como as diretrizes políticas e econômicas:

> Toda as Nações polidas da Europa devem formar anualmente a Balança Geral do seu comércio para conhecerem por princípios positivos o seu aumento, ou decadência, e os recursos que podem tirar segundo as suas faculdades e circunstâncias. É por estes motivos que eu sou obrigado a mostrar anualmente a Balança do comércio de Portugal com os seus Domínios e Nações estrangeiras.[1203]

E ainda nos diz, que é desnecessário demonstrar o valor e a utilidade desta obra para o Reino de Portugal, pois não é nada mais que a busca da perfeição do comércio português que leva ao conhecimento exato do quadro das relações mercantis e evitar o que não trás vantagens e proteger o comércio positivo, melhorando seus antigos regulamentos, ou seja, proporciona elementos acertados para melhor administrar a economia do reino:

> À vista do que fica exposto, parece desnecessário demonstrar, qual a transcendência e a utilidade desta obra. Bastaria dizer que, desde a época em que o comércio saiu do andamento ordinário e caminhou para a sua perfeição, os governos, sempre ilustrados sobre os interesses das Nações, procuraram conhecer da maneira mais exata o quadro de suas relações mercantis e, com o estabelecimento da Balança do comércio, obtiveram os necessários auxílios, para poder evitar o que fosse rumoso, mas também para protegerem o que era positivo e melhorarem seus antigos regulamentos, podendo assegurar, como verdade de primeira intuição que, por meio da Balança do Comércio, aumentaram-se seus recursos. Facilita-se a exatidão dos cálculos estatísticos, a justa repartição dos impostos sobre os gêneros, de entrada saída e produtos da sua agricultura. Em uma palavra, um maior acerto em todas as providências administrativas.[1204]

[1202] **BGC**, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1203] **BGC**, 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1204] **BGC**, 1829. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Todos os conselheiros das grandes monarquias e seus oficiais de finanças foram tomados pela preocupação relativa à balança comercial, ao desenvolvimento das manufaturas e aos movimentos internacionais das espécies, tornando-se cada vez mais obsedantes. Conseguir equilibrar a balança entre exportações e importações é, aliás, apenas um mínimo. Melhor seria ter uma balança favorável. A partir de outubro de 1462, Luís XI tomava medidas para controlar e limitar a saída do ouro e da prata em espécie de bilhões em direção a Roma, e outras, que poderiam ser alienados, tirados e transportados para fora deste reino.[1205]

A Balança teve início no governo do Rei D. José I, com o alvará de 20 de maio de 1774, sob a supervisão do Marquês de Pombal:

> Não esquecei as sábias providências do Senhor Rei D. José Primeiro, e do seu grande ministro de Estado: a necessidade desta obra em Portugal, ordenando em 1774. Estabelece-se uma Contadoria, para certos expedientes e para a organização da Balança Geral do Comércio, autorizando-a para estes afeitos como o Alvará de 20 de maio do dito ano e, desde aquela época, tem continuado subindo anualmente À Real Presença de Sua Majestade e do seu ministro, podendo dizer, com certeza de fato, da grande utilidade que tem produzido.[1206]

Mas, segundo o próprio contador, no ano de 1796, tem-se a Balança organizada de forma metodológica e exata: "Lisonjeio-me em dizer que a tabela seguinte é muito curiosa pelas combinações que se podem fazer com as impostações destes vinte anos próximos de que há Balanças metódicas e exatas".[1207]

Em 1797, nomeiam-se oficiais que se dedicam exclusivamente à elaboração da Balança anual.

> A Balança de comércio exterior serve de auxílio ao ministro em suas operações econômicas e políticas. Foi no reinado do Senhor Rei Dom José Primeiro, de Gloriosa memória, que em Portugal se ordenou a fatura da Balança

---

[1205] AGANDILHON, René. Politique economique de Louis XI, 1941, p. 416-417. In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 176. v. 2.
[1206] **BGC**, 1816. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1207] **BGC**, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

> Geral do Comércio, de baixo da inspeção do superintendente geral dos contrabandos e, mais regularmente, em 1797, nomeando-se oficiais de inteligência, para se empregarem anual e privativamente em formalizar esta interessante obra cujo método praticado em sua composição, para ser o mais exato e claro.[1208]

O contador insiste em mencionar a importância da obra como termômetro da própria economia portuguesa:

> Esta Nação econômica e política, formalizando anualmente a Balança Geral do seu comércio, conhece os ramos que florescem e os que vão em decadência, anima a uns com auxílios pecuniários ou acertadas providências, proíbe outras na sua entrada e sustenta um equilíbrio sempre vantajoso de que a Nação tira continuados benefícios.[1209]

A partir de 1796, ano em que se inicia a série contínua, os trabalhos adquiram uma metodologia uniforme e exata sob a direção de Maurício José Teixeira de Moraes, primeiramente como simples funcionário da contadoria e, posteriormente, na qualidade de Superintendente Geral dos contrabandos. As Balanças anteriores são incompletas, sem riqueza de detalhes das que seguem a 1796.[1210]

A organização das Balanças não é exclusividade portuguesa; era comum essa prática em países desenvolvidos da Europa:

> Para a solidez dos seus cálculos, tem anualmente a Balança Geral do Comércio deste Reino que o Senhor Rei D. José estabeleceu, no ano de 1774, imitando, assim, as Nações mais sábias, comerciais e polidas da Europa. Com esta interessante obra, podemos calcular sobre princípios muito aproximados os recursos da Nação e temos um particular conhecimento do maior ou menor consumo fora do Reino de cada um dos ramos da nossa indústria fabril dos produtos da nossa produção que exportamos, comércio passivo e resultados das transações com as Praças com quem temos relações comerciais. Por estes motivos, podemos afirmar que, sendo de suma utilidade a todas as Nações, a Balança Geral do seu comércio a nós essencialmente, na época presente, mais do que a nenhuma outra, convém.[1211]

[1208] **BGC**, 1826. Original, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal; ALBORNOZ, Sanchez. N'um texto antigo del comércio indiano: Tomás de Mercado Y Nueva España. **Revista de Historia de América**, art. cit. p. 122 In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 176. v. 2.
[1209] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1210] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática. 1980. p. 62.

Procuramos centrar nossa averiguação no período que vai de 1796 até 1831, em que temos a série contínua. A partir de 1827, os trabalhos de elaborar anualmente a Balança Geral do Comércio de Portugal, passaram a ser orientado por Jacinto Teixeira de Azevedo,[1212] dada a grave doença do seu iniciador, que veio a falecer em 29 de dezembro de 1832. A responsabilidade da interrupção da Balança do Comércio, em 1831, cabe à guerra civil entre liberais e absolutistas. A máquina montada por Maurício funcionou sem sua intervenção durante os anos de 1827 a 1831 (anos que precederam sua morte), não tendo ele nenhum papel na elaboração destes anos.[1213] As balanças de comércio são divididas em duas partes, ou em dois volumes: um que traz as importações e exportações com as Nações estrangeiras, outro dedicado aos domínios portugueses. O primeiro divide as importações portuguesas em oito produtos: mantimentos, linifícios, lanifícios, sedas, metais, drogas, madeiras e vários gêneros (papel, livros, vidros, couros, etc.); tanto nos gêneros de importação, como no de exportação, retêm-se quantidades, qualidades e preços médios,

> com diferença dos preços que se referem à importação são os do custo e gastos das fazendas chegadas aos portos de Portugal, antes de pagarem os Direitos de entrada nas alfândegas; e aos preços da exportação se acumularam sobre o valor comum as comissões, direitos de saída e mais despesas até abordo.[1214]

Os dados para a elaboração das balanças, tanto de importação como de exportação, eram os livros de lançamentos financeiros, mapas e manifestos dos despachos de as alfândegas do Reino e mesas fiscais de Lisboa.[1215]

[1211] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1212] **BGC**, 1827 Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1213] MACEDO, Jorge Borges de. **O Bloqueio Continental. Economia e Guerra Peninsular**. 2. ed. Lisboa: Gradiva. 1990. p. 50; **BGC**, 1827. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1214] **BGC**, 1799. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. É importante salientar esse fato porque, no caso dos produtos que Portugal importava do Brasil Colônia, o cálculo também era feito "pelos preços médios do primeiro custo nos portos donde vieram...". RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 110.
[1215] Incluindo-se também os gêneros isentos de direitos, como aos que vão para o Exército, e para a Marinha que, segundo o contador, a soma era numerosa.

As Nações estrangeiras figuram na seguinte ordem: Inglaterra, e seus domínios; Holanda; Hamburgo; França; Castela; Rússia; Suécia, Dinamarca; Itália, Alemanha; Prússia; Estados Unidos e Barbária. Portugal realizava as relações comerciais através dos portos de Lisboa, Porto, Setúbal, Algarve, Figueira, Viana, Caminha e Aveiro. No final, as balanças trazem um resumo total da movimentação anual, tanto da importação como da exportação, discriminando as regiões e Nações com quem manteve comércio. Traz os saldos devedores ou credores, tabelas de câmbios, números de tonelagens e navios de respectivas nacionalidades, balanços retrospectivos globais, tabelas sobre a indústria portuguesa e trazem uma riquíssima introdução, com explicações críticas a respeito dos movimentos comerciais.

A segunda parte da Balança Geral do Comércio do Reino de Portugal diz respeito ao Comércio do Reino de Portugal com seus domínios. Traz registros do comércio de importação e exportação de Portugal com o Brasil, por Regiões: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará, Paraíba, Ceará e Santos. Registra também o comércio com a Ásia, a África, bem como por regiões: Angola, Cabo Verde, Bissau e Benguela; por último, figuram as ilhas da Madeira e Açores. Quanto aos portos do Reino, os mais importantes eram Lisboa e Porto.

Os produtos das importações portuguesas dos domínios são divididos em oito "produtos": mantimentos; ouro; algodão; courama; produções da Ásia; drogas; madeiras e vários gêneros.[1216] Os itens das exportações portuguesas para seus domínios estão divididos em dez "produtos": mantimentos; ouro e prata; lanifícios, linifícios; sedas; produções das fábricas; produções da Ásia; metais; drogas e vários gêneros. Também no comércio com os domínios são especificadas as quantidades, qualidades e preços médios, como os totais.

A documentação para a elaboração destas balanças foram os livros de lançamento financeiros; os livros das cargas dos navios, confrontados com os mapas enviados dos portos do Domínios ao juiz da Superintendência Geral dos contrabandos e descaminhos dos reais

[1216] Produtos como tabaco e goma.

direitos, das relações das alfândegas do Reino e mesas fiscais de Lisboa e de outros documentos relacionados a esse departamento, como os relatórios consulares nas mais diversas praças comerciais com quem Portugal mantinha comércio. Essa busca e extremos cuidados eram vitais para a manutenção do império colonial a caminho da irreversível crise do Antigo Sistema Colonial.[1217] Em meio a essa imensa documentação, delimitamos nossas pesquisas, em termos do processo das relações comerciais e acumulação mercantil entre Portugal, Hamburgo e Brasil.

Temos também à nossa disposição importantes documentos encontrados nos arquivos de Hamburgo, da Torre do Tombo, em Portugal; correspondências do Consulado Português em Hamburgo; documentos do Arquivo Histórico do Itamaraty e documentos do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro; fontes que se tornam importantíssimas, pois comprovam o que encontramos em nível contábil. Um desses documentos é uma carta de um autor anônimo, mas certamente alguém que trabalhava no ramo, na contadoria do setor econômico do Estado, pois, por várias vezes, faz menção à experiência que traz, devido a anos de trabalho no setor. O documento foi escrito em Lisboa, aos 30 de maio de 1792, endereçada à Real Majestade, em que faz uma detalhada reflexão sobre a Balança Geral do Comércio Português com as Nações estrangeiras[1218] e à Alteza Real um meio de favorecer o Erário de fazer sobressair a Nação e de segurar a fortuna. Este autor discute três questões fundamentais: 1) se a preponderação da Balança do Comércio do Reino em Geral e a fixação da sua atual posição é a favor ou contra o Reino; 2) se as conseqüências dessa situação se devem entender ruinosas ou favoráveis; 3) quais são os meios de prevenir as ruinosas ou conservar as favoráveis.

[1217] RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 112.

[1218] **Reflexões sobre a Balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, lata 26, pasta 4. Este documento, ao seu final, traz uma nota: "Este manuscrito original pertenceu ao Visconde de Cairu, de quem passou a seu filho Bento da Silva Lisboa, sucessivamente, a outros herdeiros. Cumpre-o no Rio de Janeiro, em novembro de 1903, por intermédio do senhor Tancredo de Barros Paiva (vendedor de livros) à Sr.ª Dona Ignacia Luiza da Silva Lisboa, filho do desembargador Nicolau da Silva Lisboa, e neto do primeiro possuidor. Por estar muito deteriorada, a encadernação da época que tinha mandei fazer-lhe esta nova encadernação".

Esse riquíssimo documento, dá-nos condições de analisarmos o contexto em que Portugal encontrava-se, nos anos que precedem nossa pesquisa quantitativa. Evidencia que Portugal, na segunda metade do século 18, possuía a Balança do Comércio favorável, aliás, muito favorável, a ponto de preocupar a administração geral do Estado, pelo fato de os países devedores a Portugal não possuírem metais preciosos para a quitação da dívida e, nesse caso, Portugal seria desfavorecido, com enormes prejuízos econômicos:

> Há vinte anos, a esta parte, que as progressivas contínuas revoluções no câmbio confirmam a Balança em nosso favor. Antes da dita época, conservava este um quase equilíbrio sustentado pela facilidade em que até então os credores ao Reino, pelas suas próprias mãos se pagavam em ouro do que Este lhes devia, liquidando assim a dívida Nacional, quando a urgência o pedia. Há com pouca diferença vinte anos que esse equilíbrio não existe.[1219]

Esta notícia do saldo positivo de Portugal em relação às Nações estrangeiras é confirmado pelo Balança de Comércio de 1827:

> No ano de 1774, em que o comércio de Portugal já prosperava e prometia um futuro invejado de todas as Nações, foi estabelecida a Balança Geral do Comércio deste Reino, que tem proporcionado ao Ministro os dados necessários para úteis combinações, estabelecendo as suas providências sobre firmes bases que, sem a mesma Balança, seriam desconhecidas e incertos todos os cálculos por falta de solidez.[1220]

O autor descreve os motivos do saldo português, explicando que as causas do *superavit* português é provocado devido ao aumento do comércio de Portugal com suas colônias, pois a vê como principal protagonista do crescimento da metrópole, favorecendo o balanço positivo com as Nações estrangeiras; outro fator é o aumento das fábricas portuguesas, que permitem diminuir as importações. Em suma, as colônias tornam-se, para Portugal, porto seguro para a exportação dos produtos do Reino e a possibilidade de

---

[1219] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, lata 26, pasta 4.
[1220] **BGC**, 1827. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

importação de matérias-primas; ao mesmo tempo, garantem, com o fornecimento dos seus produtos, as relações comerciais nas maiores praças de comércio da Europa, mantendo Portugal em destaque no mercado internacional:

> Já pelos progressos coloniais acresceu o ramo da exportação; pelas paternais providências com que Vossa Majestade animou as fábricas reinais, diminuiu a importação. Esta Nação devedora passou a ser credora[...]. É tão fora de dúvida este ponto da preponderação da balança do comércio a favor da Nação de vinte anos a esta parte quanto podem justificar os cálculos demonstrativos que se fizeram presentes nos anos de 1780 e 1781, ao Ministro de Finanças deste Reino, por esta demonstração podemos afirmar que é este Reino Credor em muitos milhares de contos.[1221]

Conclui-se a posição favorável de Portugal em relação a outras Nações estrangeiras, mesmo sem termos em mãos dados quantitativos exatos, como os de 1796 a 1831. O autor menciona outras causas que favorecem o *superavit* português, (a elevação dos preços dos produtos coloniais) devido aos acontecimentos em São Domingos e a diminuição de importações de produtos do Brasil, provenientes do contrabando lá instalado:

> sem contemplar o excessivo preço a que chegarão os produtos coloniais, devido ao infeliz acontecimento de São Domingos de que resulta um avultado excesso, também a favor da nação. Considerando também, por outro lado, a diminuição na importação, causada pela fraudulenta introdução de gêneros do Brasil, está fora de toda a dúvida que a posição atual da balança é favorável ao Reino.[1222]

O autor apresenta um saldo acumulado a favor de Portugal, dos anos 1772 a 1792, de 90 milhões de contos.[1223] Este é a grande preocupação do mesmo: todo esse montante que Portugal deveria cobrar das Nações estrangeiras, fator que o inquieta, devido à situação em que a Europa se encontra, ou seja, ele percebe os movimentos bélicos. Na verdade, afirma o *superavit* de Portugal, mas, ao mesmo tempo, não conta com possibilidade de receber.[1224]

[1221] **Reflexões sobre a Balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.
[1222] Idem.
[1223] Idem.
[1224] Idem.

Nossa proposta de fundo reclama o processo de acumulação mercantil entre Portugal, Brasil e Hamburgo na Crise do Antigo Regime. Dessa forma, é necessário termos os montantes do comércio geral de Portugal com as Nações estrangeiras e com os seus domínios para sabermos o papel que cada uma destas desempenha no período aqui por nós abordado, colocando em evidência as relações comerciais com Hamburgo que, juntamente com Portugal e o Brasil, são os protagonistas. Fez-se, portanto, a opção por pesquisar esse período em que temos precioso acervo, representado pelas Balanças de Comércio, ou seja, de 1796 a 1831.

Não é nosso objetivo entrar nas longas discussões teóricas sobre a história quantitativa.[1225] Submetemos os dados a um tratamento estatístico num período de três decênios, caracterizando uma história serial;[1226] dispomos da série completa de balanças (com exceção de partes do ano de 1798 e de 1822) e extraímos dela o material necessário para ilustração e reflexão do tema proposto por esta tese. Enfocamos as transações comerciais entre Portugal e as Nações estrangeiras, como o movimento comercial entre a Metrópole e as colônias – nesses 36 anos que se colocam entre o declinar do século 18 e as primeiras décadas do século 19, quando as transformações do capitalismo aceleram-se na Europa, redefinindo-se as funções do mundo colonial.

Este período está repleto de acontecimentos que influenciam sobre a conjuntura que por sua vez abala as estruturas,[1227] abrangendo uma fase de prosperidade, considerando-se a conjuntura de longa duração da economia capitalista. E o Brasil não vive situação diferente, pois as exportações brasileiras estão nessa curva de prosperidade mundial; seus produtos sendo absorvidos e cada vez mais solicitados pelo mundo ocidental em fase de industrialização. Estão também sujeitos às grandes estratégias inglesas de domínio do

---

[1225] Esta discussão encontramos em ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática. 1980. p. 86, oferecendo farta e proveitosa abordagem a respeito da História Econômica e História quantitativa, mostrando a gênese do pensamento quantitativista e uma gama imensa de autores que discutiram o problema teórico.
[1226] Ibid., p. 43.

mercado mundial, como aos efeitos da Guerra Napoleônica, que envolve toda a Europa Ocidental. Esses conflitos provocaram a transferência da família real portuguesa para o Brasil e, por conseqüência, a abertura dos portos. Este evento decididamente fez com que Portugal desenvolvesse a "síndrome da decadência", de que jamais conseguiu reerguer-se.

3.1.1 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: IMPORTAÇÕES, 1796 A 1831

Analisaremos em primeiro lugar a partir da tabela 14 a posição relativa das Nações estrangeiras no comércio com Portugal, para termos idéia do conjunto das relações comerciais, de 1796 a 1831. Este período é marcado por vários acontecimentos, em nível internacional, como as disputas econômicas entre França e Inglaterra, em Hamburgo, com guerras de Bloqueios e contra bloqueios, já anterior a 1796;[1228] o Bloqueio Continental; a vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil, em virtude do agravamento das tensões internacionais; a abertura dos Portos brasileiros as Nações, fator que alterou, como vimos, profundamente a estrutura das relações comerciais de Portugal, a ponto de o contador geral do império apontar este ano como um marco inesquecível na história do comércio e da indústria portuguesa.

> O comércio de Portugal, que em outros tempos admirou e causou ciúme às Nações mais opulentas e principais da Europa pelas avultadas riquezas que nos trouxe da África da Ásia e do Brasil, tendo sido infelizmente contrariada desde certa época pelas ocorrências de acontecimentos desgraçados, foi pouco a pouco enfraquecendo e diminuindo a atividade de sua brilhante marcha, a ponto de sermos reduzidos aos mais estreitos limites e em abatimento em que atualmente se acha e como pela última relação que o comércio tem com todos os seus ramos da indústria em geral, ou os facilita à engrenagem com sua prosperidade, ou os destrói e conquista com sua decadência. Por isso vemos que a estagnação geral das nossas especulações comerciais esmoreceu a agricultura, entorpeceu a laboração das fábricas e contribuiu para que a nossa Marinha apodrecesse no ócio.[1229]

[1227] RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 114.

[1228] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback, para a Junta de Comércio de Portugal**.** Hamburgo, 11 de julho de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1229] **BGC**, 1823. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

A elevação do Brasil como Império, integrado ao Reino Unido de Portugal e Algarve. E a Independência do Brasil, evento decisivo na trajetória de Portugal, fator que influenciou fortemente em sua economia e por fim, o Brasil que conquista seu espaço no mercado mundial. Este período é o que registra mais fielmente o Estado das relações mercantis portuguesas no final do século 18 e a primeira metade do século 19.

Examinaremos, em primeiro lugar, as posições das importações feitas por Portugal, junto às Nações estrangeiras, que resultaram na seguinte classificação, durante o período em questão: Inglaterra; Estados Unidos; Rússia, Castela; Itália; Hamburgo; Holanda; França; Brasil; Suécia; Prússia; Barbária; Países Baixos; Dinamarca. Áustria e Alemanha, são portanto 16 países com os quais Portugal mantém comércio de importação. A posição ocupada por Hamburgo durante todo o período esta destacada em nossa tabela.

Com base na demonstração haurida na tabela 14 e no gráfico 12, tiramos algumas conclusões, a propósito das posições das Nações estrangeiras em relação ao fornecimento de mercadorias a Portugal: a Inglaterra se destaca, diante do quadro geral – dominando com larga escala –, o cenário o de fornecimento de produtos a Portugal e, durante todos os anos, ocupou a primeira posição; os Estados Unidos, segundo lugar. No curso do período, apresentou grandes flutuações: de 1796 a 1798, ocupou o décimo primeiro lugar; em 1799, passou a ocupar o décimo lugar; em 1801, deu um salto significante, passando a ocupar o terceiro lugar, voltando ao décimo, em 1802 e 1803; em 1804, voltou a terceiro; retraiu-se ao sexto lugar em 1805 e, de 1806 a 1820, oscilou entre o quinto e o décimo primeiro lugares. Em 1821, passou novamente à segunda posição; retraiu-se sucessivamente, nos anos posteriores até 1831, entre quinto e décimo terceiro lugares. É notável que, na posição geral, ocupou o segundo lugar, sendo que, ano a ano, oscilou quase sempre entre sétimo e décimo primeiro lugares. A razão é que, nos anos em que ocupava entre segunda até a quinta posição, o montante em valor importado era consideravelmente alto.

A Rússia ocupava o terceiro lugar, oscilando entre o segundo e o oitavo lugares; nos anos de 1824 a 1831, ocupou o décimo terceiro e décimo quinto lugares. Castela ocupava a quarta posição no período, sempre oscilando entre o quarto e o décimo segundo lugares. A quinta posição no período era ocupada pela Itália, que está, em 1796, em quarto lugar, apresentando declinações até 1799, quando ocupa o oitavo lugar. A partir daí, ascende até chegar ao segundo lugar, em 1804, declinando, em 1806, para o quinto lugar, e assim sucessivamente oscilando entre o quarto, o terceiro e o décimo lugares.

Quanto a Hamburgo, que ocupava no quadro geral o sexto lugar, a flutuação era bem marcante. Começou o período em segundo lugar, trocando com a Rússia, desde 1797 até 1803; a partir de 1804 até o final do período, Hamburgo, passou a estar entre o quarto e o sexto lugares dentre os fornecedores de Portugal, menos o período de 1808 a 1813, que não participou do comércio com este país.

A sétima posição era da Holanda; a França ocupava a oitava posição no período; o Brasil ocupou, a partir de 1827 até o final do período, a segunda posição.[1230] Os demais países, Suécia; Prússia; Barbária; Países Baixos; Dinamarca compõem o grupo menos significativo do comércio português de importação e conservam posições mais ou menos estáveis, sempre nos últimos lugares.

[1230] O Brasil, em 1827, passou para o Balanço com as Nações Estrangeiras. In: **BGC**, 1827. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 14: Importações portuguesas para as Nações estrangeiras – representação absoluta (1796 -1831).

Ano	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º	10.º	11.º	12.º	13.º	14.º
1796	Inglaterra	Rússia	**Hamburgo**	Itália	Barbária	Holanda	Suécia	Castela	França	Prússia	EUA	Alemanha	Dinamarca	
1797	Inglaterra	Rússia	**Hamburgo**	Holanda	Barbária	Itália	Prússia	Suécia	França	Castela	EUA	Alemanha	Dinamarca	
1798	Inglaterra	**Hamburgo**	Rússia	Holanda	Itália	Prússia	Castela	França	Suécia	Barbária	EUA	Dinamarca	Alemanha	
1799	Inglaterra	**Hamburgo**	Rússia	Suécia	Castela	Holanda	Prússia	Itália	EUA	França	Barbária	Dinamarca	Alemanha	
1800	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Rússia	Castela	Suécia	Holanda	Prússia	França	EUA	Barbária	Dinamarca		
1801	Inglaterra	Rússia	EUA	**Hamburgo**	Barbária	Itália	Prússia	Holanda	França	Castela	Suécia	Dinamarca		
1802	Inglaterra	Rússia	**Hamburgo**	Itália	França	Holanda	USA	Castela	Suécia	Prússia	Barbária	Dinamarca		
1803	Inglaterra	Rússia	**Hamburgo**	Itália	USA	França	Castela	Suécia	Holanda	Prússia	Barbária	Dinamarca		
1804	Inglaterra	Itália	Prússia	Rússia	Holanda	**Hamburgo**	USA	Castela	França	Suécia	Dinamarca	Barbária		
1805	Inglaterra	Rússia	França	Itália	**Hamburgo**	Prússia	Holanda	Castela	Suécia	USA	Dinamarca	Barbária		
1806	Inglaterra	Rússia	França	**Hamburgo**	Castela	Itália	USA	Holanda	Suécia	Barbária	Prússia	Dinamarca		
1807	Inglaterra	França	Itália	USA	**Hamburgo**	Holanda	Castela	Suécia	Rússia	Dinamarca	Barbária	Prússia		
1808	Inglaterra	Castela	Barbária	USA	França	Itália	Dinamarca	Suécia	Prússia	**Hamburgo**				
1809	Inglaterra	Castela	USA	Itália	Barbária	Rússia	Suécia							
1810	Inglaterra	USA	Castela	Itália	Rússia	Barbária	Suécia							
1811	Inglaterra	USA	Castela	Itália	Barbária									
1812	Inglaterra	USA	Castela	Itália	Rússia	Suécia	Barbária							
1813	Inglaterra	USA	Castela	Rússia	Itália	Suécia	Barbária							
1814	Inglaterra	Castela	Rússia	França	Holanda	Itália	Suécia	Prússia	**Hamburgo**	Dinamarca	Barbária			
1815	Inglaterra	Holanda	França	Rússia	Itália	USA	Castela	**Hamburgo**	Suécia	Prússia	Barbaria	Dinamarca		
1816	Inglaterra	Rússia	Holanda	EUA	Castela	**Hamburgo**	Itália	Suécia	Prússia	Suécia	França	Dinamarca	Barbária	

continuação

Ano	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º	10.º	11.º	12.º	13.º	14.º
1817	Inglaterra	Rússia	Castela	Holanda	Itália	EUA	**Hamburgo**	Suécia	Prússia	França	Áustria	Barbária	Dinamarca	
1818	Inglaterra	Itália	EUA	Rússia	Castela	Holanda	Áustria	**Hamburgo**	Suécia	França	Prússia	Dinamarca	Barbária	
1819	Inglaterra	Itália	Castela	**Hamburgo**	Rússia	EUA	Holanda	Prússia	Suécia	Áustria	França	Barbária	Dinamarca	
1820	Inglaterra	Itália	Castela	Rússia	Prússia	Holanda	**Hamburgo**	Suécia	França	EUA	Áustria	Dinamarca	Barbária	
1821	Inglaterra	Prússia	Rússia	Castela	**Hamburgo**	Itália	Holanda	Suécia	EUA	França	Áustria	Dinamarca	Barbária	
1822														
1823	Inglaterra	Castela	Itália	Suécia	**Hamburgo**	Rússia	Holanda	Prússia	França	EUA	Áustria	Dinamarca	Barbária	
1824	Inglaterra	Prússia	Rússia	Itália	**Hamburgo**	Países Baixos	Castela	Suécia	França	EUA	Dinamarca	Áustria	Barbária	
1825	Inglaterra	Castela	Rússia	**Hamburgo**	Itália	Países Baixos	Prússia	França	Suécia	EUA	Dinamarca	Áustria	Barbária	
1826	Inglaterra	Itália	**Hamburgo**	Rússia	França	Países Baixos	Suécia	Castela	EUA	Prússia	Dinamarca	Áustria	Barbária	
1827	Inglaterra	Brasil	Rússia	Itália	**Hamburgo**	Países Baixos	Castela	Suécia	França	Dinamarca	EUA	Prússia	Áustria	Barbária
1828	Inglaterra	Brasil	Rússia	Castela	Itália	Suécia	Países Baixos	**Hamburgo**	França	Prússia	Áustria	EUA	Dinamarca	Barbária
1829	Inglaterra	Brasil	Rússia	Castela	Itália	Suécia	Países Baixos	**Hamburgo**	França	EUA	Prússia	Dinamarca	Áustria	
1830	Inglaterra	Brasil	Rússia	Suécia	Itália	Castela	**Hamburgo**	Países Baixos	França	EUA	Prússia	Áustria	Dinamarca	
1831	Inglaterra	Brasil	Itália	Rússia	Suécia	Castela	França	**Hamburgo**	Países Baixos	EUA	Áustria	Barbária	Prússia	Dinamarca

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.2 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: EXPORTAÇÕES, 1796 A 1831

Consideramos, agora a posição dos países no movimento de exportações portuguesas, para às Nações estrangeiras. Com base na demonstração haurida na tabela 15 e no gráfico 13, durante os anos de 1796 a 1831, encontramos a seguinte classificação das Nações consumidoras de mercadorias portuguesas: Inglaterra; Hamburgo; Itália; Castela; França; Holanda; Estados Unidos; Brasil;[1231] Rússia; Áustria; Suécia; Prússia; Barbária; Dinamarca; Países Baixos; Alemanha e Malta. São, portanto, no período estudado, os 17 países que mantêm com Portugal um comércio de importação.

A Inglaterra era a principal fornecedora de Portugal, sendo também a principal consumidora. Entretanto, não conseguiu manter a principal posição em todo o período, pois, em 1796, o primeiro lugar coube a Hamburgo; em 1808, à França e, em 1829, o Brasil ocupava a primeira posição. A segunda posição no período, ou seja, de 1796 a 1831, coube a Hamburgo.

Analisando a posição de Hamburgo ano a ano, percebemos que, em 1796, este ocupou a primeira posição; de 1797 a 1801, ocupa a segunda posição; de 1802 a 1807, a segunda posição foi disputada pela França e Itália, e Hamburgo ocupara, nestes anos, a terceira e a quarta posições; de 1809 a 1813, não participou do comércio de exportações e importações com Portugal; em 1814, reiniciou o comércio com Portugal, ocupando no quadro geral o sexto lugar; em 1815, passou ao quinto lugar; em 1816, à terceira posição, quando, em 1817 e 1818, recuperou a segunda posição. Em 1817, foi superado por Castela e Itália; em 1820, voltou à terceira posição; de 1821 a 1824 e 1825, retraiu-se à oitava posição, retornando à quarta no

[1231] O Brasil aparece porque, em ano 1827, passa para o grupo das nações estrangeiras. Até o ano de 1827, as importações e exportações eram registradas na Balança Geral de Portugal com seus Domínios. Isto nos mostra que, somente a partir do de 1827, a administração e a contabilidade portuguesas classificam o Brasil como Nação Estrangeira, ou seja, oficialmente na documentação contábil portuguesa, o Brasil passa a ser considerado Bloco das Nações em 1827, apesar da Independência ter ocorrido em 1822, e o reconhecimento da Independência

ano de 1826, e de 1827 até 1831, oscilou entre a quinta e a sexta posições, fechando o período todo em segunda posição.

A Itália, como vimos, era o terceiro consumidor de produtos portugueses, ocupando quase que todos os anos a terceira posição; em 1803, superou Hamburgo e passou à segunda posição; em 1804, voltou a ocupar a terceira posição; em 1805, passou para a quarta posição, recuperando, em 1806 e 1807, o terceiro lugar; em 1808, cedeu o lugar à grande Inglaterra, ocupando a quarta posição; e nos anos sucessivos, continuou disputando com Castela e Hamburgo a terceira posição.

A quarta posição, no período de 1796 a 1831, era ocupada por Castela; durante esses anos, disputou a quarta posição, cedendo, em 1796, o lugar à Barbária; de 1797 a 1800, manteve-se na quarta posição; de 1802 a 1807, disputou com Hamburgo, França e Itália, em 1808, passou à segunda posição. Permanece até 1810, e assim, sucessivamente, oscilou ano a ano entre a segunda e a quarta posições.

A França, de 1796 a 1831, ocupou a quinta posição, igualmente o que é excepcional, pois, em 1796, ocupava o décimo quarto lugar; em 1797 e 1798, passou ao décimo terceiro lugar; em 1800, ocupou o décimo lugar; em 1801, o sexto lugar e, em 1802, passou à segunda posição; em 1803, à terceira posição e, de 1804 a 1807, ocupou o segundo lugar; em 1808, o primeiro lugar. De 1809 a 1813, retraiu-se ao nono lugar, retornando ao segundo em 1814; de 1815 a 1819, ocupou o quarto lugar; de 1820 a 1831, permaneceu entre o quinto e o oitavo lugares.

A Holanda ocupava o sexto lugar no quadro geral; os Estados Unidos, o sétimo lugar. Sua posição era mais ou menos constante, ocupando quase sempre, ano a ano, o sétimo lugar, oscilando entre o sexto e o oitavo lugares. O oitavo lugar, no período, era ocupado pelo

---

oficial do Brasil por Portugal, em 1825. cf. **BGC**, 1827. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Brasil. Os países restantes: Rússia, Áustria, Suécia, Prússia, Barbária, Dinamarca, Países Baixos, Alemanha e Malta ocupavam, no período, uma posição menos considerável no comércio português, ficando nos últimos lugares.

Tabela 15: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras – representação absoluta (1796-1831).

Ano	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º	10.º	11.º	12.º	13.º	14.º
1796	**Hamburgo**	Inglaterra	Itália	Barbária	Castela	Holanda	EUA	Suécia	Rússia	Dinamarca	Prússia	Alemanha	Malta	França
1797	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	Holanda	Barbária	EUA	Dinamarca	Prússia	Rússia	Suécia	Alemanha	França	
1798	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	Dinamarca	EUA	Suécia	Prússia	Barbária	Alemanha	Rússia	Holanda	França	
1799	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	EUA	Dinamarca	Suécia	Prússia	Barbária	Holanda	Rússia	Alemanha	França	
1800	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	Prússia	Dinamarca	EUA	Barbária	Suécia	França	Rússia	Holanda		
1801	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Prússia	Castela	França	EUA	Barbária	Suécia	Dinamarca	Holanda	Rússia		
1802	Inglaterra	França	Itália	**Hamburgo**	Castela	Holanda	EUA	Rússia	Suécia	Dinamarca	Prússia	Barbária		
1803	Inglaterra	Itália	**Hamburgo**	França	Castela	EUA	Holanda	Prússia	Rússia	Suécia	Dinamarca	Barbária		
1804	Inglaterra	França	Itália	**Hamburgo**	Holanda	Castela	EUA	Rússia	Dinamarca	Barbária	Suécia	Prússia		
1805	Inglaterra	França	**Hamburgo**	Itália	Castela	Holanda	EUA	Rússia	Prússia	Suécia	Barbária	Dinamarca		
1806	Inglaterra	França	Itália	**Hamburgo**	Castela	Holanda	EUA	Rússia	Barbária	Suécia	Dinamarca	Prússia		
1807	Inglaterra	França	Itália	**Hamburgo**	Castela	Holanda	EUA	Rússia	Barbária	Suécia	Dinamarca	Prússia		
1808	França	Castela	Inglaterra	Itália	EUA	**Hamburgo**	Suécia	Barbária		Rússia				
1809	Inglaterra	Castela	Itália	EUA	Barbária	Suécia	Rússia							
1810	Inglaterra	Castela	Itália	EUA	Rússia	Suécia	Barbária							
1811	Inglaterra	Itália	Castela	EUA	Barbária	Suécia								
1812	Inglaterra	EUA	Castela	Itália	Barbária	Suécia	Rússia							
1813	Inglaterra	Castela	Itália	EUA	Rússia	Suécia	Barbária							
1814	Inglaterra	França	Castela	Itália	Holanda	**Hamburgo**	Rússia	EUA	Suécia	Prússia	Barbária	Dinamarca		
1815	Inglaterra	Itália	Castela	França	**Hamburgo**	Holanda	EUA	Rússia	Suécia	Barbária	Prússia	Dinamarca		
1816	Inglaterra	Itália	**Hamburgo**	França	Holanda	Castela	EUA	Rússia	Suécia	Prússia	Barbária	Dinamarca		

continuação

Ano	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º	10.º	11.º	12.º	13.º	14.º
1817	Inglaterra	**Hamburgo**	Castela	Itália	França	Áustria	Holanda	EUA	Rússia	Suécia	Prússia	Dinamarca	Barbária	
1818	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	França	Holanda	Áustria	EUA	Rússia	Prússia	Suécia	Barbária	Dinamarca	
1819	Inglaterra	Castela	Itália	**Hamburgo**	França	Holanda	Áustria	EUA	Rússia	Suécia	Dinamarca	Barbária	Prússia	
1820	Inglaterra	Castela	**Hamburgo**	Itália	Holanda	Rússia	Áustria	França	EUA	Suécia	Prússia	Dinamarca	Barbária	
1821	Inglaterra	Castela	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Rússia	Holanda	França	EUA	Suécia	Dinamarca	Barbária	Prússia	
1822														
1823	Inglaterra	Castela	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Holanda	França	EUA	Rússia	Suécia	Dinamarca	Prússia	Barbária	
1824	Inglaterra	Castela	Itália	Áustria	Países Baixos	EUA	França	**Hamburgo**	Rússia	Suécia	Dinamarca	Prússia		
1825	Inglaterra	Castela	EUA	Itália	França	Países Baixos	Áustria	**Hamburgo**	Rússia	Suécia	Dinamarca	Prússia	Barbária	
1826	Inglaterra	Castela	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Países Baixos	EUA	França	Rússia	Suécia	Dinamarca	Prússia	Barbária	
1827	Inglaterra	Brasil	Castela	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Países Baixos	EUA	Rússia	França	Suécia	Dinamarca	Prússia	Barbária
1828	Inglaterra	Brasil	Castela	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Países Baixos	EUA	Rússia	França	Suécia	Dinamarca	Barbária	Prússia
1829	Brasil	Inglaterra	Castela	Países Baixos	Itália	**Hamburgo**	França	EUA	Áustria	Suécia	Rússia	Dinamarca	Prússia	Barbária
1830	Inglaterra	Brasil	Castela	Itália	Áustria	**Hamburgo**	Países Baixos	Rússia	França	Suécia	EUA	Prússia	Dinamarca	
1831	Inglaterra	Brasil	Castela	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Países Baixos	Rússia	EUA	Suécia	França	Prússia	Dinamarca	Barbária

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.3 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: IMPORTAÇÃO: REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL

Com base nas tabelas de importações portuguesas das Nações estrangeiras, demonstramos a participação delas nas importações portuguesas, em termos absolutos, isto é, em termos do valor monetário, medido em bilhões de réis, ou milhares de contos. Destaca-se nitidamente, no gráfico importações portuguesas das Nações estrangeiras, a presença marcante da Inglaterra, apresentando-se com destaque neste gráfico, dominando o cenário como senhora majestosa do movimento comercial português, situação que vinha mantendo há anos.[1232] Depois, seguem a presença dos demais países que, no quadro geral, não se diferenciam com grandes destaques, tendo quase todos o mesmo montante, mas, mesmo assim, classificaríamos como pertencentes a um segundo grupo: Estados Unidos; Rússia; Castela; Itália; Hamburgo; Holanda e França.

A análise do gráfico 12 demonstra a participação de um terceiro grupo de menor expressão, cujo movimento comercial, de 1796 a 1831, não ultrapassou 2,9% do total: Brasil; Suécia; Prússia; Barbária; Países Baixos; Dinamarca; Áustria e Alemanha.

Também neste período, a Inglaterra manteve sempre o ritmo de vendas a Portugal superior a quatro milhares de contos, ultrapassando a casa dos oito milhares de contos nos anos de 1799 a 1800, dois anos privilegiados das exportações inglesas para Portugal. Esse valor só foi superado depois da vinda da Família Real para o Brasil, pois, em 1810, os ingleses venderam mercadorias avaliadas em mais de nove milhares de contos e, em 1811, chegaram a exportar para Portugal a quantia de 21 milhares de contos. Esse fato foi motivo de reclamação do próprio contador, que analisa o assustador aumento de importações portuguesas feitas da Inglaterra e que os ingleses, conhecendo as fragilidades, ou melhor, a falha de subsistência a que chegaram a indústria e a agricultura, remeteram avultadas somas de gêneros de primeira

[1232] **BGC,** 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

necessidade, fator que causou grande *deficit* a Portugal e que, ao mesmo tempo, não trouxe grades resultados à própria Inglaterra:

> Os negociantes da Grande Bretanha, conhecendo a nossa falha de subsistência pela ocasião repentina dos movimentos do inimigo abandono da nossa agricultura e desses restos das fábricas de estampas e tecidos de algodão, remeterão grandes carregações de gêneros de primeira necessidade, achando no mercado público um preço abaixo do dinheiro; tirarão lucros de consideração; especularão sobre os linifícios, tecidos de algodão pelos benefícios dos direitos e encherão extraordinariamente as Alfândegas de Lisboa e Porto de suas manufaturas, não só para a extração e gasto deste Reino, como também para se exportar aos mercados de Espanha, pensando se abrir pela destruição de suas fábricas e, por conseqüência, fariam sua fortuna. Esta seria ao da sua grande importação, porém este cálculo sobre probabilidades e metas falhou; não havendo aquele consumo imaginário, tiveram neste artigo perdas consideráveis, fazendo leilões continuados, vendendo com prejuízo notoriamente conhecido e outros empalados e armazenados, sendo o resultado de grandes bancarrotas na Inglaterra.[1233]

Preocupado com a contínua inundação de mercadorias inglesas no Império Português, ele coloca suas preocupações em relação às indústrias portuguesas, que não subsistiriam ao golpe inglês. Já percebe, em 1812, que a indústria do seu país está com seus dias contados, ou seja, diante da concorrência inglesa, não conseguira manter-se, causando falência, não só na área industrial, mas a decadência geral do Estado português. Ele, em primeira mão, deduz, por meio destas ocorrências, qual será a sorte futura de seu País:

> Como já observei nas Balanças dos anos passados, o resto de nossas fábricas não podem subsistir pela concorrência das manufaturas inglesas, pois só no artigo de algodão entrarão nove milhões de cruzados; os seus cômodos preços, para concluírem o seu sistema e uma vez que elas acabem, todas as Nações hão de dar a suas mercadorias os preços que lhes parecerem: este golpe recai sobre os interesses comuns em geral e igualmente sobre o Estado. É verdade que, não podendo os fabricantes dar aos seus tecidos a um preço tão módico como os de fora, subirá a lençoaria pintada, porém estes inconvenientes inseparáveis se devem sofrer para evitar outro mal.[1234]

[1233] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1234] **BGC**, 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Realmente percebemos, pela análise quantitativa, que, somente neste ano, a Inglaterra exportou para Portugal o equivalente às vendas médias de quatro ou cinco anos no período anterior à mudança da corte para o Brasil. Em 1812, manteve as cifras altas, chegando ao montante de 17 milhares de contos. Além de continuar recebendo em abundância as mercadorias inglesas, Portugal perde espaço no mercado brasileiro, para onde reexportava anteriormente estes mesmos produtos. Deve-se isso ao comércio direto dos ingleses com o Brasil:

> A Inglaterra ainda continua a fazer depósitos das suas manufaturas neste Reino. Devo dizer que esta entrada é muito superior ao consumo do Reino e sua reexportação, ainda naquele feliz tempo que desta capital e do Porto se faziam os fornecimentos para todas as capitanias dos nossos Domínios.[1235]

Em 1813, a especulação foi de 18 milhares de contos, já nos anos de 1814 e 1815, os valores são de 13 milhares de contos; de 1816 e 1817 foram de nove milhares de contos; de 1818 a 1831, flutuam entre cinco a oito milhares de contos. No Balanço Geral das importações portuguesas, a Inglaterra atinge 48,9% do total. O que, em valores absolutos, significa 287.003.693.362 do total de 586.551.692.359 milhares de contos de réis. Este resultado nos mostra o destaque que a Inglaterra possuía entre as Nações Européias que mantinham comércio com Portugal. Os Estados Unidos, no período de 1796 a 1831, ocupa o segundo lugar, com 9,2% das importações portuguesas e encabeça o segundo grupo; de 1796 a 1800, não chegam a exportar um milhar de contos; em 1801, chega a exportar dois milhares de contos; e em 1803 e 1804, um milhar de contos; retorna a essa cifra somente em 1809 e, em 1810, atinge três milhares de contos. É um fato interessante que a Inglaterra os Estados Unidos, em 1811 e 1813, chegaram a especular quantia de treze milhares de contos, equivalente às vendas médias de todo o período anterior. Preocupado com a inundação de

[1235] Ibidem.

mercadorias no Império Português, o contador admirado continua sua reflexão dizendo que não parece verdade o que está acabando de concluir, ou seja, que Portugal importou dos Estados Unidos, somente em 1811, quase o valor da soma de todos os anos anteriores. Fato esse que lhe assusta, pois é capaz de deduzir, através dessas movimentações que estão se construindo com esta República, que será mais um dos grandes desafios à economia portuguesa:

> Parece inverossímil o que vou a dizer: a soma das importações de 15 anos desta nação faz um total de 38 milhões que, comparada com os 32 e meio da importação do ano de 1811, tem somente o pequeno excedente de 5 milhões e meio das grandes riquezas que tem esta República, não pelas suas minas mas por ter dentro do seu País suas subsistências e para exportar com abundância para toda a Europa nem aqueles se podem alcançar sem haver agricultura.[1236]

Como vemos na Balança de Comércio, somente a Inglaterra e os Estados Unidos têm obtido grandes resultados com as transações comerciais com Portugal: "Comento primeiro o comércio que fizemos com a Grande Bretanha e a República dos Estados Unidos da América, visto que estas duas Nações são as únicas que têm feito o resultado interessantes com as suas importações em Portugal".[1237] Em 1813, caiu pela metade a importação portuguesa dos Estados Unidos. Já nos anos sucessivos até 1831, somente em 1818, chegou a um milhar de contos, voltando ao estado dos anos anteriores a 1801.

A terceira nação exportadora para Portugal é a Rússia, cuja média das vendas, nos anos de 1796 até 1806, sempre esteve acima de um milhar de contos, superando dois milhares de contos nos anos de 1797, 1801, 1802, 1805, 1806. Portugal tem consciência das necessidades dos produtos da Rússia como os linhos, os cordames, as lonas, os grãos: "Ao Império da Rússia sempre éramos devedores de milhões, porém, no presente ano, desceu o saldo da

---

[1236] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1237] **BGC**, 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Balança a pequena soma contra Portugal, introduzindo-nos somente linho em rama e algumas manufaturas."[1238]

Com a vinda da Família Real para o Brasil, diminuiu muito o comércio com este país, tornando-se quase insignificante nos anos de 1809 a 1810, desaparecendo por completo em 1811, retornando, em 1812, de forma muito tímida; de 1813 a 1821, tomou fôlego, atingindo novamente um milhar de contos; de 1823 a 1831, voltou a atingir a cifra abaixo de um milhar de contos. No período, a Rússia chegou a 6,8%, do total do comércio de importação portuguesa.

Castela, no quadro geral, destacou-se com 6,3%, do total, ocupando a quarta posição. De 1799 e 1800, atingiu um milhar de contos, depois, somente em 1806, chegou novamente a um milhar de contos. Ao contrário da Rússia, depois da transmigração da família real para o Brasil, Castela acelerou o ritmo das especulações, atingindo de um a quatro milhares de contos em 1813. É importante notar que, nestes anos de 1808 a 1813, não temos a participação no comércio das importações portuguesas a França, Holanda, Hamburgo e Dinamarca. Castela, em 1815 e 1816, retornou ao estado anterior, não chegando a atingir um milhar de contos. De 1817 a 1819, retorna à posição de 1814, exportando para Portugal novamente acima de um milhar de contos. Nos anos seguintes, até 1824, continuou a não atingir um milhar de contos. Em 1825, chegou a quase dois milhares de contos, e, de 1826 a 1831, retorna ao estado de insignificância.

A Itália, atinge no período aqui abordado, 6,2% do total, ocupando a quarta posição. Tem sua maior cifra de exportação nos anos que antecedem a vinda da Família Real ao Brasil, chegando, quase todos os anos, ao montante maior de um milhar de contos. No ano de 1804, alcança dois milhares de contos. Nos anos posteriores, até 1817, flutua entre um milhar de contos, mas, de 1821 até 1831, não atinge esse valor.

[1238] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Hamburgo no período chegou a 4,8% do total das Importações portuguesas, ocupando o sexto lugar no *ranking* das Nações fornecedoras de Portugal. È importante notar que o comércio entre Hamburgo e Portugal viveu duas situações diferentes: antes e depois da abertura dos portos brasileiros. Nos anos que antecederam esse evento, Hamburgo manteve a posição de um milhar de contos, atingindo, em 1799 a 1801, dois milhares de contos. Em 1807, diminuiu muito, não chegando a atingir um milhar de contos; de 1809 a 1813, Hamburgo desapareceu por completo da balança comercial portuguesa, retornando em 1814, de forma muito tímida; aumentando sua participação um pouco de 1815 a 1820. Depois deste ano até o final do período, sofreu queda brusca, tornando-se quase que insignificante. Na verdade, a diminuição do comércio português com Hamburgo tem suas origens na abertura dos portos brasileiros:

> A Praça de Hamburgo reabriu muito tarde o seu comércio com este Reino, portanto, foi muito pequena a importação; porém, a exportação dos efeitos da América, passou de um milhão de contos, ficando a dita Praça no alcance de 971 mil cruzados. Sempre fomos credores a Hamburgo, por ser depósito de grande parte das produções do Brasil, havendo o ano que exportaram o valor de 13, 14 e 20 milhões de cruzados.[1239]

O comércio com a Holanda, no período, atingiu 3,6% do total geral. Este esteve sempre flutuando entre meio e um milhar e meio de contos, com exceção de 1815, que chegou a alcançar dois milhares de contos. Em 1824, desapareceu do grupo de exportadores de produtos para Portugal. A França atingiu 3,3% do total, quase todo o período estava abaixo de um milhar de contos, chegando, em 1802, a um milhar de contos, como também em 1815 atingiu essa cifra. Em 1814, retornou às relações comerciais com Portugal alcançando um milhar de contos. De 1816 a 1831, não chegou a atingir um milhar de contos. As demais Nações montavam o grupo de menor expressão, cujo movimento comercial muito raramente passou o limite de um milhar de contos, chegando, no máximo, a 2,9% do total no período.

É de se notar o caso do Brasil, que, apenas em cinco anos, conseguiu alcançar 2,9% do total no período. Em 1827, quando passou para a Balança das Nações estrangeiras, já iniciou com uma cifra muito significativa de quatro milhares de contos, assim permanecendo até 1831, sempre acima dos dois milhares de contos. Quando falamos das importações portuguesas antes e depois da transmigração da Família Real para o Brasil, não quer dizer que elas tenham desaparecido, mas, como se nota na Tabela 16, concentraram-se em algumas Nações e, depois de uma pequena pausa, em 1808 e 1809, retornaram com toda a força. Em 1807, a média tinha estado em torno de 18 milhares de contos. Em 1811, o movimento de importação chega à cifra astronômica de 38 milhares de contos.[1240]

O gráfico 12 comprova que o comércio português sofreu, durante o período aqui abordado, grandes flutuações, que se inicia em 1796, com a importação de doze milhares de contos; passando, em 1811, a 38 milhares de contos e, nos anos seguintes, volta à situação que apresentava no início, ou seja, Portugal importou absurdamente nos anos de crise, aliás, a situação provocada pela abertura dos portos brasileiros é o fator principal da decadência econômica portuguesa.

[1239] **BGC**, 1814. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1240] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O comércio entre Portugal e a Itália (1796-1811)**. São Paulo, USP, 1978. p. 101.

Tabela 16: Importações portuguesas das Nações estrangeiras, representação absoluta e percentual (1796-1831) (mil réis).

ANO	INGLATERRA	HOLANDA	FRANÇA	HAMBURGO	CASTELA	RÚSSIA	SUÉCIA	DINAMARCA	ITÁLIA
1796	4.951.737.334	807.446.109	245.057.388	1.634.468.644	382.166.607	1.644.090.744	673.064.648	13.053.865	1.134.532.268
1797	4.627.613.455	1.318.986.709	503.237.739	1.501.741.842	455.785.007	2.114.937.100	634.454.761	112.299.162	770.149.472
1798	6.661.419.574	1.187.760.945	408.444.299	1.741.026.402	606.017.637	1.336.364.177	301.858.699	92.321.640	928.869.867
1799	8.835.649.603	866.322.305	485.526.937	2.717.347.497	1.188.693.637	1.796.873.364	1.495.612.022	116.174.937	701.412.385
1800	8.911.061.642	807.764.969	656.060.992	2.121.965.705	1.274.217.666	1.497.237.325	1.163.554.839	87.572.570	1.527.285.348
1801	4.879.357.324	929.653.925	862.211.535	2.485.454.954	708.850.166	2.813.625.195	415.639.535	63.789.680	1.249.308.550
1802	6.693.774.311	1.232.915.644	1.283.690.220	1.835.625.666	879.877.362	2.025.617.846	788.947.605	38.695.700	1.284.517.615
1803	5.587.493.136	627.885.034	964.994.010	1.436.965.885	925.415.150	1.696.889.713	703.129.134	13.063.690	1.345.084.482
1804	5.764.885.656	1.492.927.573	671.293.919	1.417.103.849	725.705.420	1.634.352.182	620.044.565	158.282.103	2.098.221.633
1805	5.837.705.848	1.190.395.293	2.662.061.482	1.269.113.522	979.974.058	2.745.463.566	930.368.034	304.706.110	1.983.993.514
1806	6.587.150.292	874.672.543	1.286.686.057	1.241.804.660	1.204.506.810	2.385.011.124	461.462.548	62.602.092	1.234.184.812
1807	5.422.272.321	791.190.145	1.750.335.932	898.408.042	762.278.190	623.149.333	733.355.130	140.277.752	1.717.966.963
1808	1.966.375.040		61.934.860	1.695.200	469.991.268		14.745.920	15.520.000	58.295.662
1809	4.531.952.809				1.564.628.323	137.136.160	64.451.210		1.168.970.450
1810	9.564.761.528				2.612.859.596	269.111.880	41.400		642.932.299
1811	21.559.960.503				2.030.479.218				1.567.228.385
1812	17.334.364.752				2.158.792.756	363.004.104	138.205.600		729.011.930
1813	18.082.171.524				4.036.980.993	1.336.677.597	509.963.780		893.748.361
1814	13.634.948.656	1.122.994.999	1.248.892.784	284.944.658	1.992.438.778	1.755.835.860	622.232.210	47.307.563	1.071.373.345
1815	13.152.834.877	2.313.343.521	2.264.823.674	748.739.346	855.765.425	1.618.812.225	735.821.411	82.723.507	1.214.479.373
1816	9.955.800.491	1.404.066.305	478.681.419	810.080.745	844.250.630	1.556.698.087	522.094.143	56.195.248	758.015.315

continuação

ANO	INGLATERRA	HOLANDA	FRANÇA	HAMBURGO	CASTELA	RÚSSIA	SUÉCIA	DINAMARCA	ITÁLIA
1817	9.078.974.120	1.102.100.069	239.789.665	446.990.401	1.193.870.060	1.294.499.809	433.060.296	45.298.638	851.033.265
1818	7.791.558.427	1.146.237.514	443.368.455	857.899.331	1.163.034.928	1.358.125.132	540.934.307	58.207.764	3.504.147.003
1819	7.466.156.336	517.451.503	307.249.522	708.784.502	1.121.762.068	601.198.306	400.413.439	189.230.758	2.165.976.459
1820	7.763.220.528	404.536.832	194.518.254	347.024.083	837.487.278	836.552.840	315.211.511	18.498.399	1.215.072.668
1821	8.634.577.935	449.857.164	188.089.044	485.662.871	843.067.030	1.105.070.513	436.459.930	52.593.432	469.924.760
1822									
1823	7.980.231.244	403.944.130	160.923.854	461.623.964	912.833.560	449.287.819	555.929.482	7.054.816	595.215.766
1824	8.625.663.128		264.322.219	557.570.668	485.644.650	839.664.421	393.602.480	95.697.977	770.104.780
1825	6.945.089.655		359.491.266	501.187.793	1.891.594.444	838.336.162	345.025.220	105.050.315	427.529.354
1826	6.869.787.414		375.124.657	531.041.412	319.253.365	527.850.704	328.021.735	105.462.556	575.989.468
1827	7.010.393.104		267.095.559	463.336.356	319.674.485	644.649.933	309.843.588	178.889.020	618.502.552
1828	6.010.719.997		181.495.096	213.462.752	346.243.660	752.509.521	281.357.010	26.045.356	291.408.284
1829	6.620.538.568		148.523.178	237.378.798	350.128.666	526.802.015	237.495.670	47.270.748	316.182.728
1830	6.562.403.412		189.106.438	226.528.115	255.594.488	693.457.975	298.813.465	2.237.040	295.205.813
1831	5.101.088.818		192.983.100	155.479.182	217.531.432	273.703.475	222.250.640	2.798.377	368.409.297
Total	**287.003.693.362**	**20.992.453.231**	**19.346.013.554**	**28.340.456.845**	**36.917.394.811**	**40.092.596.207**	**16.627.465.967**	**2.338.920.815**	**36.544.284.226**
% Total	**48,9**	**3,6**	**3,3**	**4,8**	**6,3**	**6,8**	**2,8**	**0,4**	**6,2**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das Nações estrangeiras, representação absoluta e percentual (1796-1831) (mil réis) (continuação).

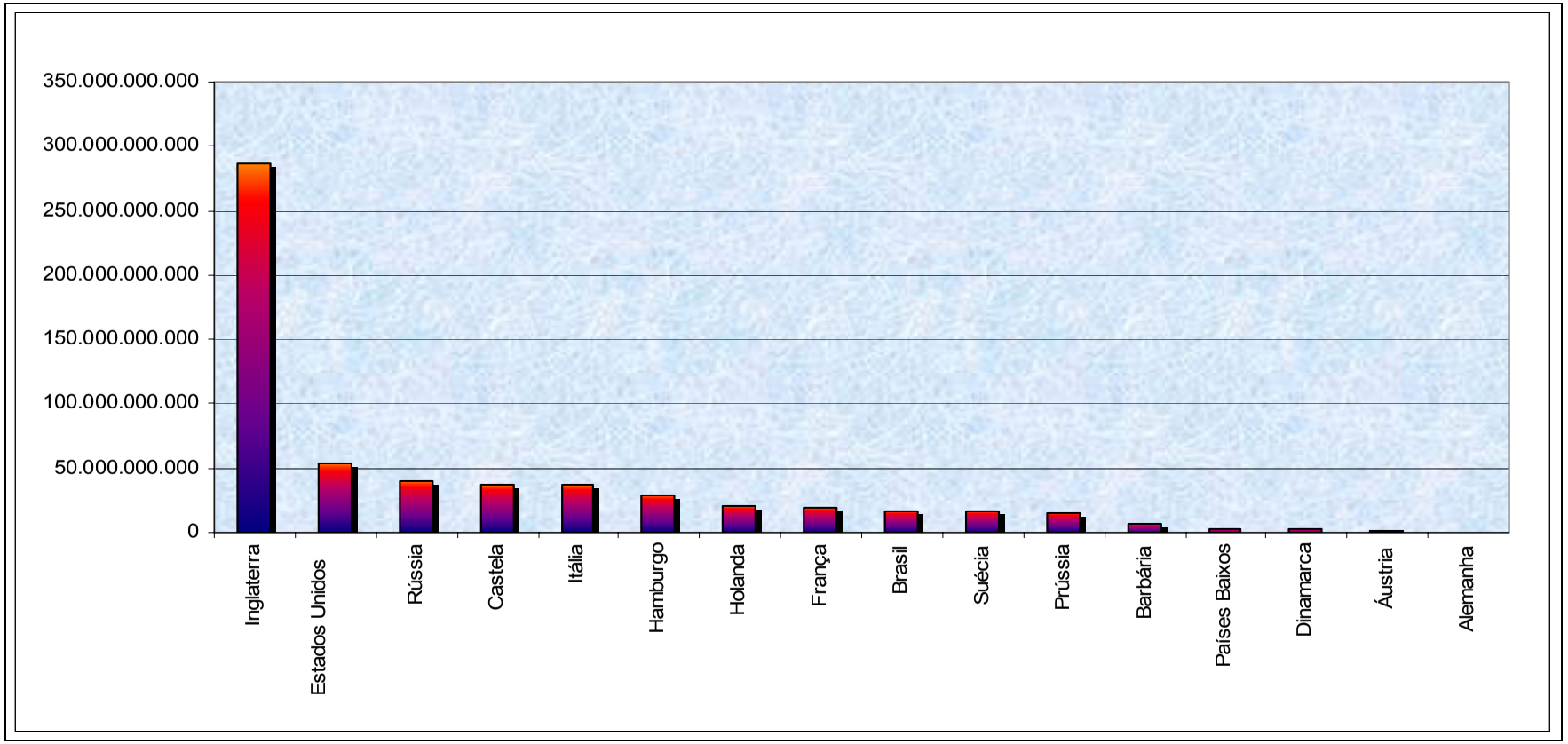
ANO	ALEMANHA	PRÚSSIA	EUA	BARBÁRIA	ÁUSTRIA	PAÍSES BAIXOS	BRASIL	TOTAL
1796	45.766.392	201.240.985	105.928.135	814.218.582				**12.652.773.497**
1797	136.561.075	637.545.959	375.198.736	1.309.888.580				**14.498.401.394**
1798	88.231.480	795.738.160	289.029.500	292.155.980				**14.729.240.158**
1799	116.139.115	803.013.421	502.108.738	130.410.440				**19.755.286.200**
1800		766.555.730	638.159.439	579.911.100				**20.031.349.125**
1801		1.006.264.218	2.490.061.040	1.433.209.382				**19.337.427.305**
1802		699.955.167	880.591.700	298.031.756				**17.942.242.394**
1803		485.256.087	1.226.274.222	55.854.045				**15.068.306.391**
1804		1.742.109.263	1.409.636.004	106.472.505				**17.841.036.476**
1805		1.203.040.712	421.752.251	128.111.189				**19.656.687.384**
1806		66.798.848	915.999.641	120.042.354				**16.440.923.587**
1807		21.510.540	947.271.945	88.301.960				**13.896.320.060**
1808		2.000.000	74.235.536	75.805.316				**2.740.600.610**
1809			1.218.591.684	148.234.596				**8.833.967.041**
1810			3.767.967.598	194.210.938				**17.051.887.049**
1811			13.073.393.454	473.222.165				**38.704.285.536**
1812			13.627.718.244	51.089.112				**34.402.188.310**
1813		7.644.560	6.021.094.600	92.644.460				**30.980.927.688**
1814		394.169.426	445.690.119	38.521.320				**22.659.351.532**
1815		735.051.933	868.346.868	84.323.720				**24.675.067.695**
1816		583.977.074	864.640.940	35.443.640				**17.869.945.853**

continuação

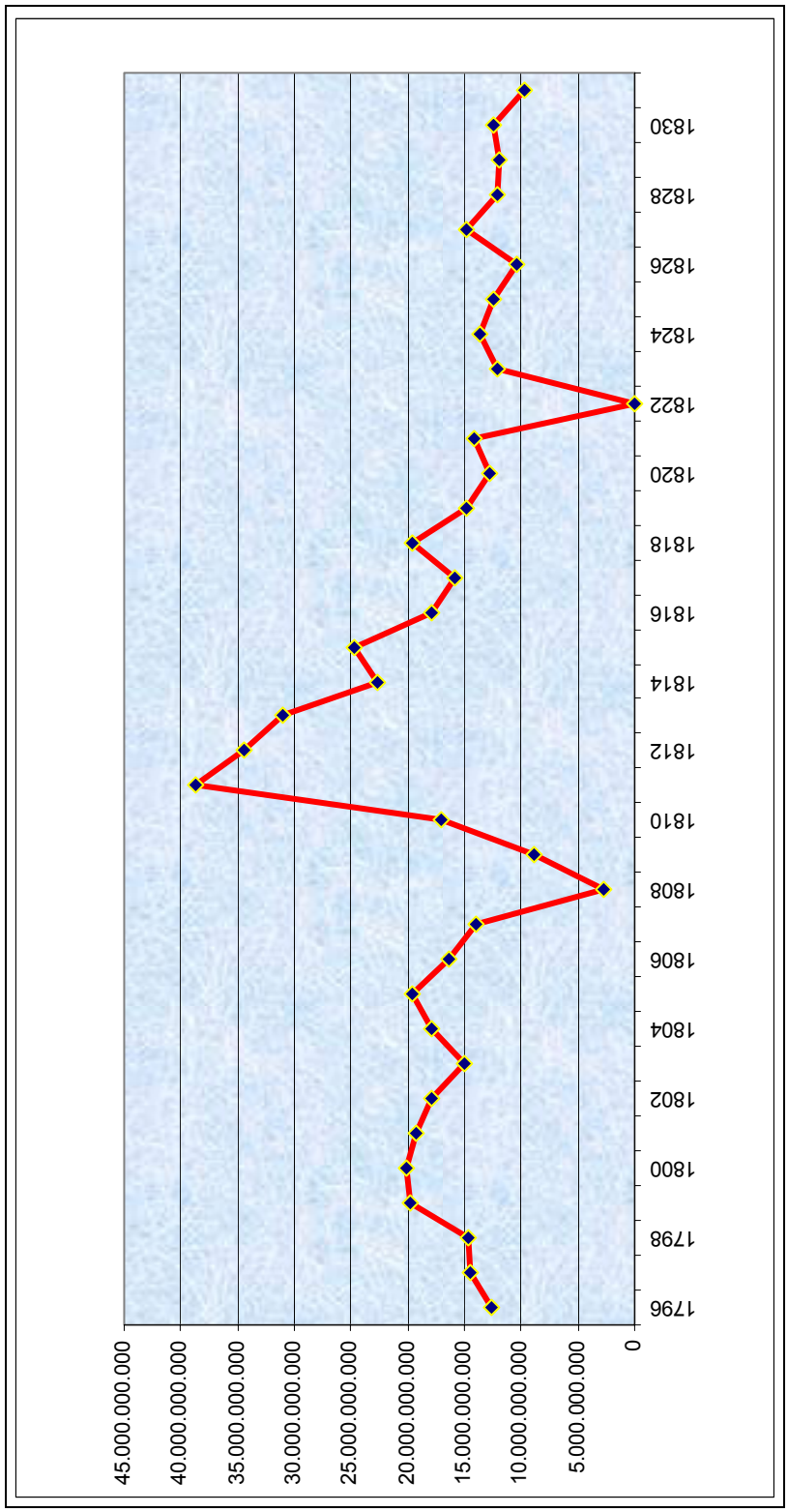
ANO	ALEMANHA	PRÚSSIA	EUA	BARBÁRIA	ÁUSTRIA	PAÍSES BAIXOS	BRASIL	TOTAL
1817		408.661.712	541.679.951	55.981.720	116.523.072			**15.808.464.595**
1818		304.543.878	1.586.941.254	37.642.070	887.464.181			**19.680.106.062**
1819		482.681.217	543.376.820	19.385.960	360.073.727			**14.883.742.436**
1820		661.569.074	126.375.822	2.685.280	76.234.591			**12.798.988.980**
1821		1.161.989.222	242.337.810	6.116.400	84.556.040			**14.160.303.972**
1822								**1.822**
1823		369.477.280	101.354.658	1.468.800	20.539.660			**12.019.886.856**
1824		844.794.412	188.872.086	8.034.260	20.830.243	489.639.743		**13.584.442.891**
1825		369.265.432	133.672.690	11.265.320	73.812.607	412.853.783		**12.414.175.866**
1826		162.932.201	192.759.930	17.577.600	63.619.790	358.192.865		**10.427.615.523**
1827		90.943.084	109.667.210	24.971.792	83.393.042	360.965.662	4.324.043.868	**14.806.371.082**
1828		117.711.630	75.120.260	13.426.046	87.357.355	268.283.903	3.354.055.885	**12.019.198.583**
1829		52.532.543	77.693.756		45.672.252	295.784.140	2.987.050.639	**11.943.055.530**
1830		26.956.000	74.909.385		16.111.314	202.161.900	3.624.690.814	**12.468.177.989**
1831		25.782.920	77.494.560	25.964.305	50.500.712	127.514.704	2.927.441.534	**9.768.944.887**
Total	**386.698.062**	**15.231.712.688**	**54.235.946.586**	**6.774.622.693**	**1.986.688.586**	**2.515.396.700**	**17.217.282.740**	**586.551.692.359**
% Total	**0,1**	**2,6**	**9,2**	**1,2**	**0,3**	**0,4**	**2,9**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 12: Importações portuguesas das Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.4 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: EXPORTAÇÕES (REPRESENTAÇÕES ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Nossa análise incide agora sobre o movimento de exportação praticada por Portugal com destino às Nações estrangeiras. Para compreendermos a representação absoluta, ou seja, o valor efetivo das mercadorias exportadas por este país no período de 1796 a 1831. Passaremos à observação da tabela 17 e do gráfico 13, que reúnem, de forma ainda mais clara, os três grupos diferentes de importadores de produtos portugueses. Como sempre, a Inglaterra aparece novamente liderando em primeiro lugar; em seguida, percebemos um segundo grupo: Hamburgo; Itália; Castela e França; finalmente, o terceiro grupo é composto por: Holanda; Estados Unidos; Brasil; Rússia; Áustria; Suécia; Prússia; Barbária; Dinamarca; Países Baixos; Alemanha e Malta.

A principal nação consumidora das mercadorias portuguesas é a Inglaterra: as importações efetuadas por ela junto a Portugal denotam uma flutuação intensa ao longo dos anos, pois passa de quatro milhares de contos, em 1796, para nove milhares de contos, em 1799, e volta a seis milhares em 1800, aumentando novamente para dez milhares. Em 1803, retrai-se novamente até 1809 e, em 1810, retorna a importar dez milhares de contos; tendendo a se retrair cada vez mais até atingir os três milhares de contos, em 1831. No ano de 1808, as importações inglesas no quadro geral tornam-se quase que insignificantes. Como vimos, a Inglaterra lidera no *ranking* das Nações importadoras de produtos portugueses, atingindo 42,1% do total do período. Ou seja, do montante total das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras de 1796 a 1831, que soma a cifra de 495.612.264.458, a Inglaterra importou o montante de 208.651.426.537 milhares de contos de réis.

O comércio com Hamburgo é muito importante para Portugal, pois se trata de um dos principais consumidores dos produtos exportados por Portugal paras Nações estrangeiras. Atinge, no período aqui estudado, 12,6% do total das exportações portuguesas – soma importante – ocupando o segundo lugar no *ranking* das Nações importadoras de Portugal.

Hamburgo funcionava como uma placa giratória: importava de Portugal e reexportava para Suécia; Rússia; Polônia e Dinamarca; as Nações do Norte, em geral, e abastecia todo o interior da Alemanha; funcionava como grande centro redistribuidor dos produtos tropicais, especialmente do açúcar brasileiro. A importância de Hamburgo para o comércio português é de tal peso que o contador, em 1825, quando o comércio português com Hamburgo já não vivia mais suas glórias, devido ao comércio direto de Hamburgo com o Brasil, descreve com nostalgia esses anos de fortuna para o comércio de seu país. Ele não se cansa de mencionar, todos os anos nas Balanças, a importância e o benefício econômicos que este comércio trouxe à nação portuguesa:

> Em nosso comércio com a República de Hamburgo foi sem embargos dos grandes valores que nos introduzia em gêneros cereais e fazendas de linho com que abastecemos o Brasil e a África porque nos levava então às avultadas somas, sendo a maior parte de efeitos da América de que fazia grandes depósitos para o fornecimento da Alemanha, Suécia, Prússia e de outras Nações do Norte, que concorriam ao nosso mercado franco, porém no presente ano importou 1 milhão e 252 mil cruzados. Exportou 460 mil cruzados, e ficamos devedores de 792 mil cruzados.[1241]

Outra fonte que confirma esta questão são as cartas dos cônsules portugueses em Hamburgo, que mencionam em várias circunstâncias a importância desse comércio para Portugal, classificando-o como mais importante de toda a Europa. "O que resulta o balanço comercial entre o Portugal e Hamburgo é, talvez em favor do dito Reino, o mais vantajoso de toda a Europa. Ponho tudo isto na presença de V. Ex.ª, movido de sincero desejo de ver florescer e aumentar o mútuo comércio desses Reinos com esta República."[1242]

[1241] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1242] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 17 de dezembro de 1793. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Constatamos, por meio dos relatórios do Consulado Geral de Portugal em Hamburgo, que o comércio hamburguês, em 1790, estava apresentando grandes vantagens ao comércio português. Era um de seus principais consumidores, tanto que, em 1796, as aquisições feitas por Hamburgo superam as realizadas pela Inglaterra, ficando acima de cinco milhares de contos. As cifras retraem-se a três milhares de contos nos anos de 1797 a 1799, retornando aos cinco milhares de contos em 1800, e um salto gigantesco, subindo para oito milhares, em 1801. É a maior cifra do período, pois, nos anos seguintes até 1807, sofre forte queda, flutuando entre dois e três milhares de contos; em 1808, apresenta movimento quase que insignificante. Depois deste ano até 1813, Hamburgo não participa do comércio português, devido à invasão francesa no porto de Hamburgo, período trágico para o comércio hamburguês e para os que viviam dele.[1243] Hamburgo retorna a comerciar com Portugal de forma tímida em 1814; em 1815, cresce consideravelmente e chega a atingir um milhar de contos; de 1816 a 1818, dois milhares de contos; em 1819 e 1820 retorna a um milhar de contos. De 1821 a 1831, declina de tal forma que, no quadro geral, se torna insignificante.

O comércio de Portugal com a Itália apresenta um movimento mais ou menos constante até 1821, oscilando entre dois milhares de contos a quatro milhares de contos em 1800; diminuindo consideravelmente de 1808 a 1813, retornando à velha posição de 1814; retraindo-se novamente em 1823, não atingindo a cifra de um milhar de contos. No período todo – 1796 a 1831 –, a Itália atinge 12% do total das exportações portuguesas, quase chegando à mesma cifra que Hamburgo. Esses dois países, segundo o contador do Reino, são os que trazem grandes vantagens para o comércio português, pois funcionavam como depósitos dos produtos coloniais brasileiros. "Itália e Hamburgo eram, como já disse, os armazéns dos depósitos de

---

[1243] "Porém, achando-me agora com uma família, filhos, graves perdas sofridas durante a crise passada, e ter se diminuído o comércio tanto para mim como o geral desta Praça." Carta do cônsul português em Hamburgo. Pedro Gabe de Massarellos, ao Príncipe Regente. Hamburgo, 30 de setembro de 1816. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares**

todas as produções do Brasil, de maneira que ambos ficam devedores a Portugal. Uma parte deste crédito também se destina a pagar o alcance que contraíamos a outras Nações por efeito de saques, ordens e outros".[1244]

O comércio com a Castela no início do período não era de grande importância. Em 1796, chega a um pouco mais de meio milhar de contos. De 1798 a 1800, eleva sua importação, atingindo um milhar de contos; sofre queda significativa nos anos de 1801 a 1804; já em 1805, retoma as movimentações somando mais de um milhar de contos, posição que mantém até 1810, desacelerando o movimento até 1812, quando, em 1813, inicia um período de grandes movimentações que chegam a atingir dois milhares de contos, situação que permanece nesta base até o final do período.

Castela somou, durante período, o montante de 9,9% do total das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras.

O comércio português com a França é um dos que apresenta uma flutuação mais notável. Até 1800, é praticamente insignificante, ficando bem abaixo do limite de uma milhar de contos. Em 1802, dá um salto de qualidade, passa à cifra de três milhares de contos; em 1803, retrai-se a dois milhares e, em 1804, chega a cifra de quatro milhares de contos; em 1806, a cinco milhares de contos, permanecendo em condições favoráveis até 1808. Com quatro milhares de contos, de 1809 a 1813, desaparece do quadro das relações comerciais com Portugal. Retorna em 1814, com um montante muito significativo, três milhares de contos; em 1815, retrai-se a um milhar de contos, permanecendo nesta posição até 1818. De 1819 a 1831, a França retorna ao estado inicial, tornando-se quase insignificante nestes anos. No período de 1796 a 1831, atinge 8,5% do total exportado por Portugal às Nações estrangeiras.

O terceiro grupo – que reúne Holanda; Estados Unidos; Brasil; Rússia; Áustria; Suécia; Prússia; Barbária; Dinamarca; Países Baixos; Alemanha e Malta – atingiu somente

---

trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

3% do valor total. A Holanda, somente nos anos 1804, 1806, 1807, 1814 a 1816, chega a atingir um milhar de contos. De 1796 a 1803, não chega a um milhar de contos, em 1808; desaparece do cenário do comércio com Portugal em 1814 e retorna, em 1823, com pouca expressividade, desaparecendo por completo depois deste ano.

O movimento comercial com o Brasil, que passa ser registrado como Nação Estrangeira somente no ano de 1827, apresenta uma movimentação considerável atingindo, de 1827 a 1839, mais de três milhares de contos; retraindo-se a um milhar de contos em 1831, alcançando 2,9% do total do período. Conforme o gráfico 13, percebe-se que o período de maiores exportações portuguesas para as Nações foi o período anterior à abertura dos Portos brasileiros, flutuando entre 11 a 25 milhares de contos, anos esses de muita expressividade no comércio português. O problema inicia-se em 1808, com a abertura dos portos do Brasil:

> Portugal tem sofrido grande perda pela abertura do Comércio as Nações em toda a extensão das capitanias do Brasil, pois sempre os seus efeitos juntos às produções deste Reino faziam a opulência do nosso comércio e ofereciam muitas transações nas Praças de Lisboa e Porto, fazendo montar as nossas exportações a muitos milhões de que procediam ao aumento de capitais e faculdades reais para o Estado conhecer as suas riquezas e fundar os seus recursos. Agora, porém, estes poucos efeitos da América se acham estagnados e sem preço e quando alguns se exportam é por necessidade de fazer fretes à marinha mercante ou por conta do proprietário.[1245]

O próprio contador geral do Reino, em 1820, analisando a situação do comércio do seu País, lamenta profundamente o que já havia previsto em 1810, ou seja, a decadência do comércio, provocado pela apertura dos portos. Conclui o relatório com a tese de que os primeiros responsáveis por toda esse situação de decadência portuguesa são os ingleses, pela introdução dos tecidos de algodão, matando a indústria portuguesa. Com muita clareza, argumenta essa questão, demonstrando como o movimento português, anterior a 1808, era de grande vantagem a Portugal, seguindo-se o declínio vertiginoso nos anos posteriores:

[1244] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1245] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

> Aqui se vê o estado em que chegaram, nos primeiros 12 anos, a nossa indústria manufatureira e o valor das riquezas que ela pôs em circulação. Portugal conheceu, pelos benefícios que lhe resultaram, bem como agora, sente com bastante mágoa a sua decadência pela diferença de 70 milhões de menos em tão útil exportação, quando estas manufaturas podiam ter prosperado, aumentando na quantidade e perfeição, mas prejuízos devem atribuir-se à admissão dos tecidos de algodão ingleses, outros na conformidade do tratado.[1246]

Portugal, depois de 1808, inicia um novo período nas transações comerciais com as Nações estrangeiras, que jamais conseguiu ultrapassar 20 milhares de contos, enquanto que, no período anterior, era comum o balanço superar essa cifra.

Este gráfico nos mostra as flutuações que o comércio de exportações portuguesas sofre no período de 1796 a 1831. A maior exportação acontece de 1796 a 1807, anos que marcaram a vida comercial de Portugal, como grande exportadora para as Nações estrangeiras, gerando enormes vantagens a ele, fato que já não se dá nos anos seguintes, entrando em processo de decadência contínua, acentuado ainda mais nos anos em que o Brasil, seu grande fornecedor de produtos para a sustentação do comércio externo, proclama sua independência.

[1246] Idem.

Tabela 17: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras, representação absoluta (1796-1831) (em réis).

ANO	INGLATERRA	HOLANDA	FRANÇA	HAMBURGO	CASTELA	RÚSSIA	SUÉCIA	DINAMARCA	ITÁLIA
1796	4.887.076.129	495.378.415	23.260.800	5.474.545.984	633.987.731	158.966.038	165.236.356	143.667.546	2.598.271.614
1797	3.979.976.884	689.596.936	18.366.110	3.354.738.241	704.493.012	165.169.844	159.161.940	254.021.082	1.449.318.531
1798	6.828.264.088	36.027.461	16.109.100	3.243.365.807	1.363.822.179	62.978.340	205.086.888	371.439.622	2.232.147.883
1799	9.058.217.010	103.546.620	26.286.210	3.455.170.025	1.532.554.326	93.764.140	236.517.230	272.171.920	1.935.010.640
1800	6.702.836.202	28.346.600	90.374.550	5.850.050.989	1.268.699.548	78.483.213	148.199.886	762.091.823	4.035.762.391
1801	9.651.014.710	55.527.914	710.226.186	8.082.050.633	949.596.879	53.763.301	192.916.887	166.016.448	3.550.232.732
1802	8.472.170.155	646.115.625	3.641.948.300	3.377.917.895	809.640.981	207.788.950	174.627.852	97.659.600	3.458.883.649
1803	10.514.250.356	512.158.174	2.266.251.179	2.817.077.377	955.178.089	172.770.078	139.101.155	112.144.760	3.111.689.074
1804	7.462.492.334	1.607.641.614	4.650.244.072	2.522.498.549	827.673.864	322.882.238	132.520.916	222.178.072	2.757.858.306
1805	8.865.210.950	922.302.080	3.509.295.232	3.284.216.197	1.095.184.665	321.096.267	270.572.205	78.125.165	3.048.765.027
1806	8.201.116.990	1.058.386.020	5.395.402.285	2.608.950.772	1.461.863.875	316.717.510	126.963.275	54.000.410	3.386.274.054
1807	7.971.169.005	1.093.992.120	4.620.341.110	1.578.062.695	1.577.211.285	387.144.160	181.270.770	87.089.521	2.751.236.005
1808	802.980.620		3.648.690.200	49.423.600	819.617.520		25.210.600		364.358.880
1809	7.342.270.330				1.212.968.539	14.230.450	130.103.530		716.327.210
1810	10.219.063.660				1.254.150.367	75.652.755	70.631.300		602.212.270
1811	4.323.864.845				759.265.323		12.103.600		1.158.108.560
1812	6.927.589.310				842.865.765	2.099.900	18.209.280		641.358.720
1813	6.261.978.630				2.188.437.562	277.922.437	180.489.417		610.516.770
1814	6.579.572.250	1.344.437.280	3.235.588.150	673.405.730	2.372.540.819	584.483.935	122.921.040	12.634.655	2.235.892.125
1815	7.615.463.857	1.146.458.437	1.958.794.477	1.262.837.610	2.305.445.927	399.171.245	143.011.642	63.648.345	3.491.496.782
1816	4.186.393.042	1.576.569.974	2.441.817.048	2.525.085.999	1.391.552.761	453.056.061	146.246.475	36.971.980	2.671.406.482

continuação

ANO	INGLATERRA	HOLANDA	FRANÇA	HAMBURGO	CASTELA	RÚSSIA	SUÉCIA	DINAMARCA	ITÁLIA
1817	6.169.867.242	599.390.318	1.130.003.219	2.760.403.061	1.808.729.033	293.341.755	105.150.505	18.962.735	1.449.784.878
1818	6.924.400.890	681.295.932	1.471.286.660	2.455.428.590	2.005.292.444	160.391.620	88.242.132	51.380.170	2.074.873.001
1819	4.209.988.095	594.670.362	649.585.773	1.285.402.516	1.945.514.369	123.392.645	97.928.130	53.991.375	1.573.292.195
1820	3.951.809.536	632.982.041	460.481.970	1.793.888.534	2.020.268.804	525.622.241	64.122.132	28.636.229	1.400.159.672
1821	4.084.568.766	526.681.400	447.123.068	985.473.320	1.404.448.219	555.774.480	82.067.065	67.384.637	1.011.378.646
1822									
1823	3.966.188.332	323.633.183	266.189.223	519.382.138	1.673.916.684	115.294.205	88.607.624	41.950.842	645.323.016
1824	3.363.444.340		198.859.010	178.943.327	2.834.825.950	145.932.140	128.992.970	86.758.440	591.567.950
1825	6.812.676.171		260.041.220	184.121.125	1.545.279.320	124.081.470	113.209.540	72.251.620	548.796.925
1826	3.189.235.010		182.230.740	325.716.730	1.112.176.189	122.673.670	115.068.060	50.815.390	540.542.245
1827	4.573.367.779		114.551.200	559.791.392	1.045.655.055	140.872.800	89.924.460	32.531.840	583.584.302
1828	4.582.564.982		105.660.798	377.946.028	1.308.533.968	129.988.735	79.041.386	18.831.510	502.185.639
1829	3.134.527.618		173.964.049	176.445.276	1.517.179.982	98.818.191	110.312.202	15.361.592	294.014.403
1830	3.327.339.687		162.008.232	378.531.807	1.440.857.020	185.619.671	132.810.018	15.868.480	584.460.303
1831	3.508.476.732		90.810.298	337.498.177	1.179.376.212	142.854.053	114.191.542	14.558.320	639.621.562
Total	**208.651.426.537**	**14.675.138.506**	**41.965.790.469**	**62.478.370.124**	**49.168.804.266**	**7.012.798.538**	**4.390.770.010**	**3.303.144.129**	**59.246.712.442**
%Total	**42,1**	**3,0**	**8,5**	**12,6**	**9,9**	**1,4**	**0,9**	**0,7**	**12,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras, representação absoluta (1796-1831) (em réis) (continuação).

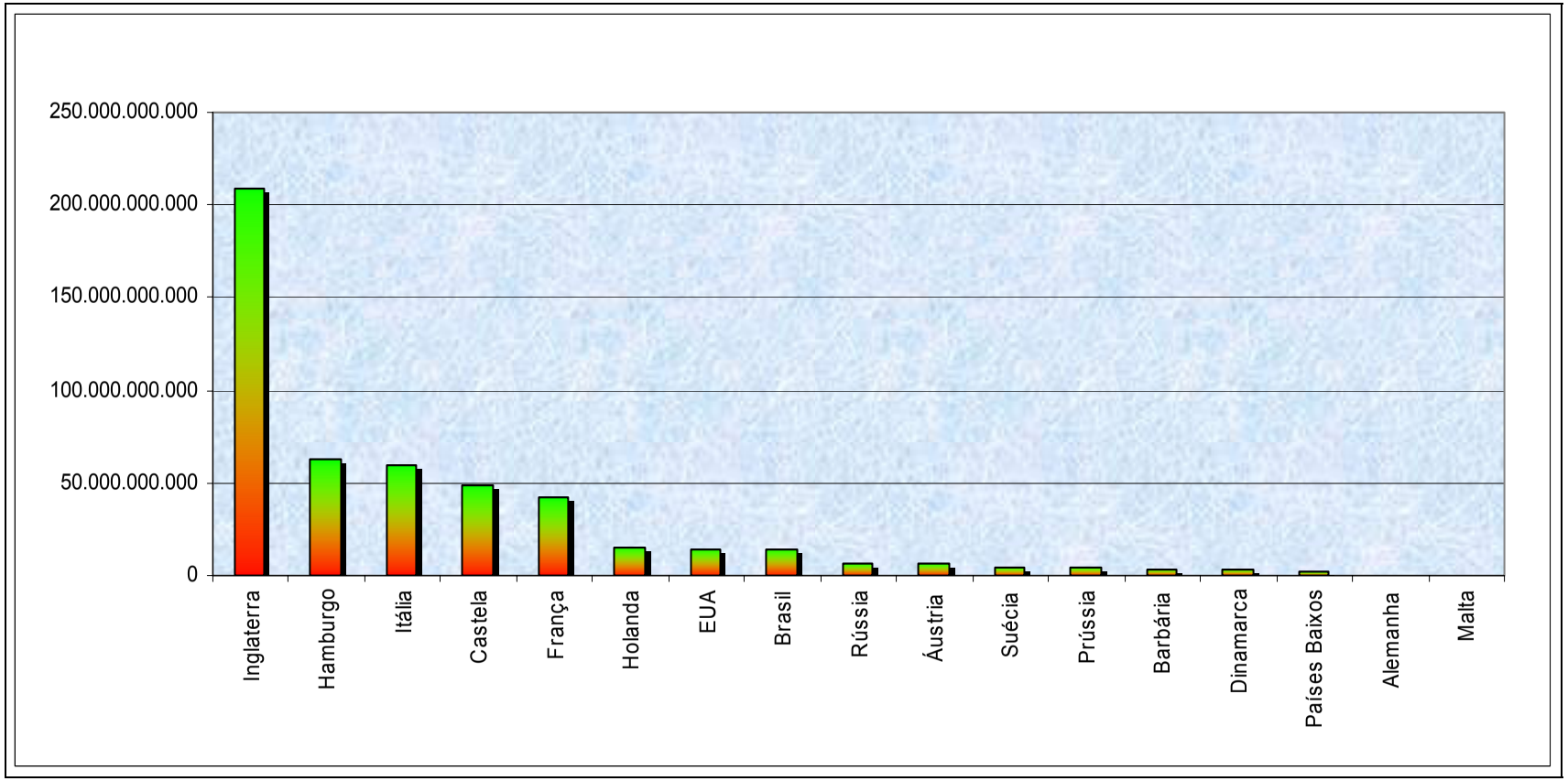
ANO	ALEMANHA	PRÚSSIA	MALTA	EUA	BARBÁRIA	ÁUSTRIA	PAÍSES BAIXOS	BRASIL	TOTAL	%TOTAL
1796	69.504.000	106.437.180	27.008.604	440.985.822	789.030.379				**16.013.358.394**	**3,2**
1797	43.763.994	176.973.038		265.757.938	561.632.474				**11.822.971.821**	**2,4**
1798	67.824.732	204.665.991		283.501.827	138.727.012				**15.053.962.728**	**3,0**
1799	59.195.420	151.131.140		630.271.540	134.271.630				**17.688.109.650**	**3,6**
1800		839.452.156		704.409.900	176.095.039				**20.684.804.097**	**4,2**
1801		1.026.895.512		443.865.070	221.678.918				**25.103.786.991**	5,1
1802		66.068.025		401.267.355	51.260.685				**21.405.350.874**	**4,3**
1803		317.203.966		529.298.980	81.256.375				**21.528.381.366**	**4,3**
1804		81.994.311		334.727.050	138.251.175				**21.060.964.305**	**4,2**
1805		303.178.690		826.238.110	130.019.705				**22.654.206.098**	**4,6**
1806		7.536.200		458.334.635	179.959.115				**23.255.506.947**	**4,7**
1807		405.000		569.586.810	181.997.850				**20.999.508.138**	**4,2**
1808				82.382.800	18.374.400				**5.811.040.428**	**1,2**
1809				268.786.900	173.535.780				**9.858.224.548**	**2,0**
1810				236.282.655	63.967.430				**12.521.962.247**	**2,5**
1811				629.772.100	30.810.500				**6.913.926.739**	**1,4**
1812				1.940.511.260	85.963.760				**10.458.599.807**	**2,1**
1813				361.103.627	50.255.845				**9.930.706.101**	**2,0**
1814		114.907.980		199.173.775	91.403.105				**17.566.962.658**	**3,5**
1815		64.737.360		1.034.905.130	98.737.610				**19.584.710.237**	**4,0**
1816		131.158.926		575.379.960	43.069.365				**16.178.709.889**	**3,3**

continuação

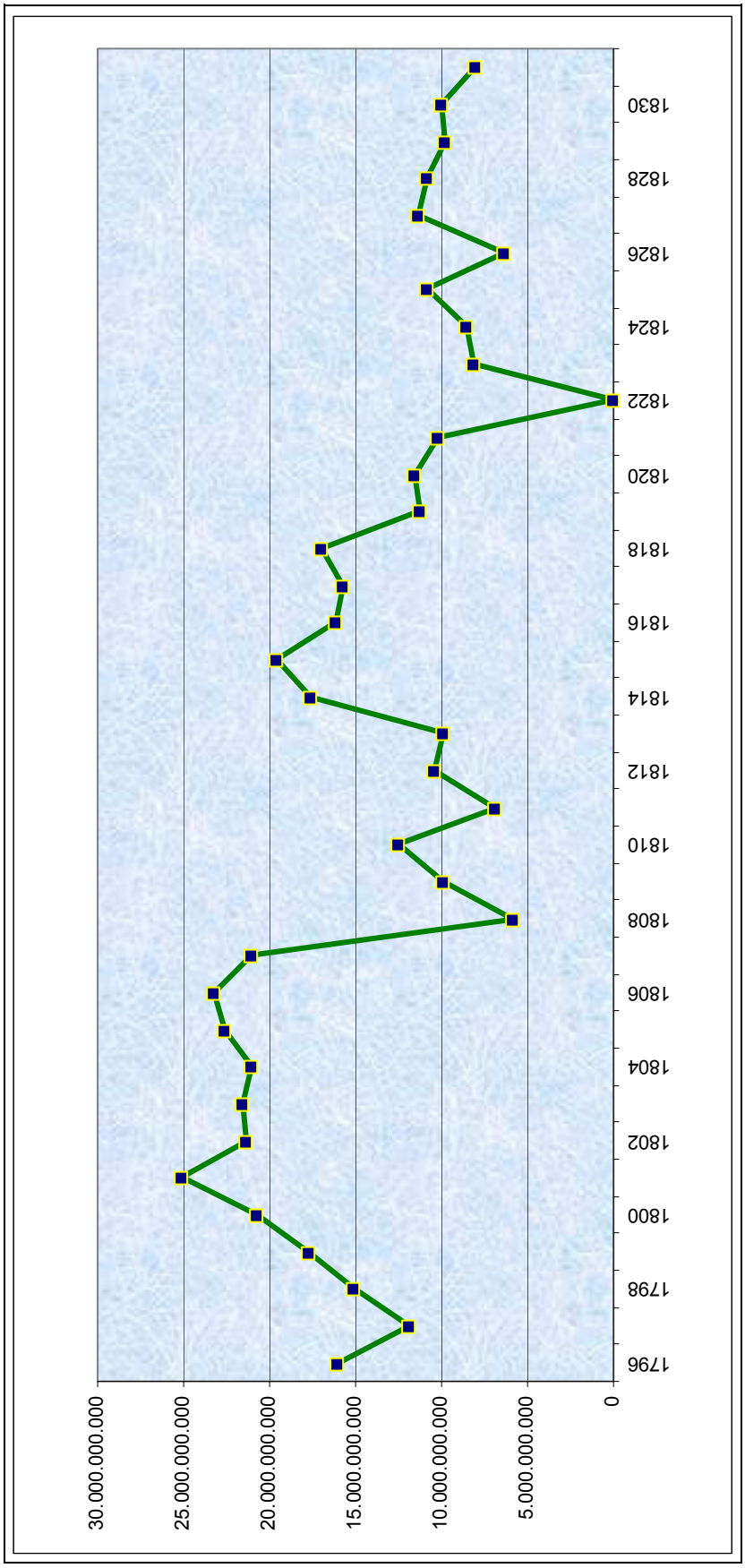
ANO	ALEMANHA	PRÚSSIA	MALTA	EUA	BARBÁRIA	ÁUSTRIA	PAÍSES BAIXOS	BRASIL	TOTAL	%TOTAL
1817		61.192.811		465.266.575	10.981.030	897.070.697			**15.770.145.676**	**3,2**
1818		113.129.645		219.297.410	61.614.925	621.747.015			**16.928.382.252**	**3,4**
1819		46.177.210		189.791.260	48.977.380	472.693.985			**11.291.407.114**	**2,3**
1820		39.227.684		166.126.160	4.772.383	490.246.116			**11.578.345.322**	**2,3**
1821		6.137.500		246.657.790	9.300.308	740.470.773			**10.167.467.793**	**2,1**
1822									**1.822**	**0,0**
1823		15.997.840		144.300.550	3.025.141	371.856.444			**8.175.667.045**	**1,6**
1824		28.893.980		216.444.760		485.163.397	240.410.200		**8.500.238.288**	**1,7**
1825		16.288.890		654.104.390	11.638.910	190.029.140	259.436.738		**10.791.957.284**	**2,2**
1826		10.843.050		211.341.210	12.000	298.526.933	224.427.650		**6.383.610.703**	**1,3**
1827		8.810.400		155.199.470	31.920	516.920.700	235.842.027	3.251.770.001	**11.308.855.173**	**2,3**
1828		2.278.600		164.211.380	5.679.430	237.158.092	205.485.643	3.063.197.356	**10.782.765.375**	**2,2**
1829		2.821.100		145.334.149	1.079.560	126.350.461	424.842.069	3.538.833.108	**9.759.885.589**	**2,0**
1830		18.832.890		66.553.143		470.946.866	199.221.710	3.035.852.708	**10.018.904.365**	**2,0**
1831		38.308.779		139.116.793	6.052.760	222.706.070	199.785.290	1.425.583.461	**8.058.941.880**	**1,6**
Total	**240.288.146**	**4.001.685.854**	**27.008.604**	**14.400.288.284**	**3.603.463.899**	**6.141.886.689**	**1.989.451.327**	**14.315.236.634**	**495.612.264.458**	**100,0**
%Total	**0,0**	**0,8**	**0,0**	**2,9**	**0,7**	**1,2**	**0,4**	**2,9**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 13: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.5 FLUXO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS

Analisando a tabela 18, faremos a comparação entre exportações e importações portuguesas no período de 1796 a 1831, veremos a fluxo ano a ano e o montante total do período. A observação do gráfico 14 nos permite perceber os fluxos entre exportação e importação, como as flutuações no período.

Em 1796, encontramos Portugal com *superavit* de três milhares de contos. É importante notar o que nos diz o texto do autor anônimo, que faz uma reflexão sobre a Balança Geral do Comércio Português em 1792, afirmando a posição positiva de Portugal em relação às Nações estrangeiras: "É tanto fora de dúvida este ponto da preponderação da balança do comércio, em favor da Nação de 20 anos a esta parte, quanto podem justificar os cálculos demonstrativos, que se fizeram presentes nos anos de 1780 e 1781 ao ministro de finanças deste Reino."[1247]

Este texto nos ajuda a perceber que Portugal, no final do século 18, atingiu a especulação máxima no ramo do comércio internacional, exportando mais e importando menos. Em 1797, inverteram-se as posições: importa mais do que exporta, ficando deficitário em mais de dois milhares de contos. Em 1798, teve um pequeno *superavit* e retornou aos dois milhares de contos de réis em 1799. De 1800 a 1810 foram os anos de glória na história do movimento comercial português com as Nações estrangeiras; o crédito aumenta de forma contínua, chegando em 1807 a sete milhares de contos. Durante todo período aqui estudado, este foi o ano de maior crédito português com as Nações. O ano de 1801 apresentou a cifra de cinco milhares de contos e 1802 declina para três milhares de contos. Em 1803, teve grandes vantagens com a soma de seis milhares de contos; nos anos de 1804 a 1805, sofreu pequeno declínio, atingindo somente três e dois milhares de contos, respectivamente. Em 1806,

---

[1247] **Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal**. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

retornou a seis milhares, atingindo o topo em 1807, como vimos. Em 1808, retirou-se violentamente do mercado exportador, declinando para três milhares de contos, e, em 1809, declina ainda mais, chegando a atingir somente um milhar de contos. Em 1810, Portugal, depois de longos anos de glória, declinou bruscamente em sua trajetória comercial com as Nações estrangeiras, ultrapassando o ponto do equilíbrio e entrando em um caminho sem volta. Permaneceu neste estado de *deficit* até 1831, não conseguindo atingir novamente a linha do *superavit* em nenhum ano sequer.

Conforme nos mostra este gráfico, as exportações portuguesas terminam o século 18 e abrem o século 19 com um valor que irá constituir o máximo na trajetória do movimento comercial, devido ao importante pico nas vendas às Nações estrangeiras, resultante de compras anormais de produtos e manufaturas do Reino e de boas reexportações de produtos do Brasil e da Índia, que bateram recorde de vendas. Quanto aos produtos brasileiros, veremo-los no item dedicado à reexportação de produtos brasileiros.

O período trágico para Portugal em suas relações comercias com as Nações estrangeiras estava nos anos de 1810 a 1813, anos deprimentes que marcaram para sempre seu curso comercial, atingindo a cifra de 31 milhares de contos devedores. Em 1811, tornava-se claro, para os responsáveis pelo setor econômico de Portugal, que, com invasão inglesa, suas estratégias para dominar o setor comercial português. Com a tomada do controle do comércio no ultramar pela Inglaterra, Portugal, sem o Brasil, não consegue manter-se nas mesmas condições, tendo em vista que o Brasil era responsável em manter a balança favorável a Portugal: "Concorrem para este avanço a grande exportação de produções do reino e Brasil. São estes produtos que em muitos anos fazem pender a Balança do comércio a nosso favor, por constar a dita exportação de gêneros supérfluos de cujo comércio resulta ao Estado o

ganho."[1248] Em suma, Portugal, neste período crítico, sofreu uma verdadeira invasão, da qual nunca mais conseguiu recuperar-se destas condições de dependências que o deixaram em situação de calamidade econômica. As cifras de importações nestes anos são impressionantes, quase que dobram. Em 1811, como se vê tabela 18, importou absurdamente o montante de 38 milhares de contos, enquanto exportou somente seis milhares de contos. A situação continuou alarmante em 1812, com 23 milhares de contos de *deficit* na Balança Portuguesa em relação às Nações. Em 1813, apresentou leve recuperação, mas, mesmo assim, continuou com vinte um milhar de conto negativo. Não podemos deixar de lembrar que Portugal, nestes anos críticos, não manteve comércio com Hamburgo – seu importante cliente –, França; Holanda; Dinamarca; Prússia e Países Baixos, que, uns mais outros menos, faziam a diferença na Balança Portuguesa.

É importante perceber que Portugal, apesar de não manter muito contato com esses países, aumenta em muito sua importação e diminui a exportação, causando um verdadeiro colapso na economia portuguesa. Equivale dizer que, nestes anos, aumenta de modo significativo a importação portuguesa em alguns países bem determinados, como Inglaterra e Estados Unidos, ou seja, centraliza as importações só com poucos fornecedores.[1249]

Nos anos de 1814 e 1815, recupera-se em muito, passando a somente cinco milhares de contos. O ano de 1816 é bastante esperançoso para Portugal: renovam-se os ânimos; recuperam-se as relações com os países interditados e, em 1817, aproxima-se em muito do ponto zero, chegando quase ao equilíbrio, apresentando um montante mínimo, quase que insignificante, em relação ao histórico anterior. Esse fator reanima os comerciantes portugueses a especulações e diminuem-se os riscos. Mas, em 1818, os resultados voltam a favorecer as Nações estrangeiras e, mais uma vez, Portugal conclui o balanço com um débito

---

[1248] **BGC**, 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal. **BGC**, 1823. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

de dois milhares de contos, e assim sucessivamente continua, até o final do período aqui abordado, declinando sempre mais a situações desfavoráveis, flutuando entre um e cinco milhares de contos. Em 1820, o autor da Balança Geral do Comércio de Portugal apresenta uma reflexão interessantíssima a respeito, dividindo o comércio português em dois períodos bem distintos, separados pelo ano de 1808, como marco divisor inconfundível. O período anterior a 1808 é marcado pelas grandes movimentações comerciais e pelo crescimento industrial português. Demonstra-se claramente que a interrupção que sofreu no ano 1808 foi provocada pela abertura dos portos do Brasil às Nações estrangeiras. No período posterior, Portugal entra em uma visível decadência, favorecido pelas fragilidades provocadas no setor da indústria do e comércio, pelo fato de não haver consumidores dos seus produtos manufaturados, que, segundo o autor, foi um fator muito negativo para a economia portuguesa, que se mantinha e crescia a cada dia, adquirindo matéria-prima no Brasil e, ao mesmo tempo, sendo o seu melhor mercado consumidor da sua indústria.

A perda do mercado brasileiro não foi uma simples perda, pois não se tratava de uma simples colônia. Na verdade, era a sua própria subsistência. A vinda da Família Real ao Brasil, e especialmente a abertura dos portos brasileiros, foram os poderosos químicos da autodestruição portuguesa – instigados por seus aliados ingleses – a fazer experiências atentando contra a sua própria vida econômica, causando a morte da jovem e vibrante indústria portuguesa.[1250] As Nações estrangeiras passaram a comerciar diretamente no Brasil, especialmente os ingleses, que fizeram da queda de Portugal os alicerces da sua glória econômica que, de fato, até então, apresentavam saldo negativo em relação a Portugal.

[1249] **BGC**, 1811 e 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1250] **BGC**, 1811 e 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal; Documento sobre a repressão ao contrabando na Alfândega do Porto e minuta sobre a história da indústria em Portugal. Autógrafo do Conde de Linhares. (anexo: cópia das ordens do governo francês em Portugal à junta da direção das fábricas.) 17 fls., 1767 – 1808, lata 186 , maço 3 , pasta 1.

Portugal acumulava, nos anos de 1796 a 1831, a cifra de 90.939.362.615 milhares de contos negativos, ou seja, terminou o período deficitário, diferença acarretada, ao logo do período, especialmente nos anos críticos.

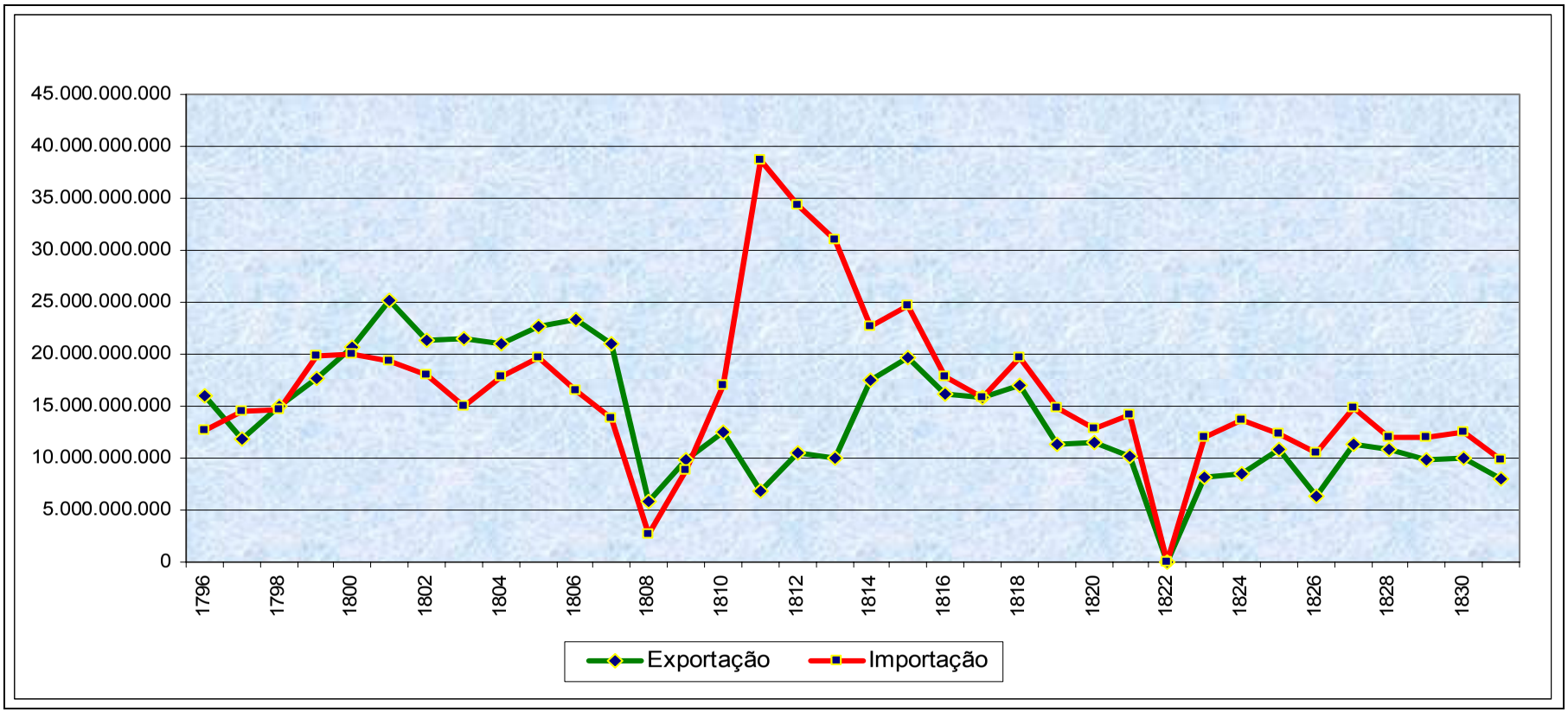
O gráfico 14 traz a nítida diferença entre importações e exportações portuguesas, mostrando com clareza os anos que fazem Portugal chegar a este *deficit*, acumulando no período em questão.

Tabela 18: Comparação das exportações e importações portuguesas totais para as Nações estrangeiras (1796-1831) (mil réis).

	IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS		
ANO	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**
1796	12.652.771.701	16.013.356.598	**3.360.584.897**
1797	14.498.399.597	11.822.970.024	**-2.675.429.573**
1798	14.729.238.360	15.053.960.930	**324.722.570**
1799	19.755.284.401	17.688.107.851	**-2.067.176.550**
1800	20.031.347.325	20.684.802.297	**653.454.972**
1801	19.337.425.504	25.103.785.190	**5.766.359.686**
1802	17.942.240.592	21.405.349.072	**3.463.108.480**
1803	15.068.304.588	21.528.379.563	**6.460.074.975**
1804	17.841.034.672	21.060.962.501	**3.219.927.829**
1805	19.656.685.579	22.654.204.293	**2.997.518.714**
1806	16.440.921.781	23.255.505.141	**6.814.583.360**
1807	13.896.318.253	20.999.506.331	**7.103.188.078**
1808	2.740.598.802	5.811.038.620	**3.070.439.818**
1809	8.833.965.232	9.858.222.739	**1.024.257.507**
1810	17.051.885.239	12.521.960.437	**-4.529.924.802**
1811	38.704.283.725	6.913.924.928	**-31.790.358.797**
1812	34.402.186.498	10.458.597.995	**-23.943.588.503**
1813	30.980.925.875	9.930.704.288	**-21.050.221.587**
1814	22.659.349.718	17.566.960.844	**-5.092.388.874**
1815	24.675.065.880	19.584.708.422	**-5.090.357.458**
1816	17.869.944.037	16.178.708.073	**-1.691.235.964**
1817	15.808.462.778	15.770.143.859	**-38.318.919**
1818	19.680.104.244	16.928.380.434	**-2.751.723.810**
1819	14.883.740.617	11.291.405.295	**-3.592.335.322**
1820	12.798.987.160	11.578.343.502	**-1.220.643.658**
1821	14.160.302.151	10.167.465.972	**-3.992.836.179**
1822			
1823	12.019.885.033	8.175.665.222	**-3.844.219.811**
1824	13.584.441.067	8.500.236.464	**-5.084.204.603**
1825	12.414.174.041	10.791.955.459	**-1.622.218.582**
1826	10.427.613.697	6.383.608.877	**-4.044.004.820**
1827	14.806.369.255	11.308.853.346	**-3.497.515.909**
1828	12.019.196.755	10.782.763.547	**-1.236.433.208**
1829	11.943.053.701	9.759.883.760	**-2.183.169.941**
1830	12.468.176.159	10.018.902.535	**-2.449.273.624**
1831	9.768.943.056	8.058.940.049	**-1.710.003.007**
Total	**586.551.627.073**	**495.612.264.458**	**-90.939.362.615**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 14: Fluxo comercial entre Portugal e as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.6 COMPARAÇÕES DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS TOTAIS DAS NAÇÕES ESTRANGEIRAS, 1796 A 1831 (MIL RÉIS).

De acordo com a tabela, no quadro geral do fluxo comercial português do período (1796-1831), a Inglaterra lidera, com um *superavit* de 78 milhares de contos. Em seguida, os Estados Unidos, com o 39 milhares de contos a seu favor; a Suécia, com 12 milhares de contos de *superavit*; a Holanda, com seis milhares de contos; a Barbária, com três milhares de contos; o Brasil já se fazia notar com quase três milhares de contos a seu favor; os Países Baixos e a Alemanha também apresentavam *superavit*, mas não atingiram um milhar de contos. Hamburgo liderou o grupo dos países deficitários em relação a Portugal, com 34 milhares de contos negativos, gerando grandes vantagens a Portugal. Como vimos, esse era o país que mais lucro trazia a Portugal.[1251]

Em segundo lugar, temos a Itália, com 22 milhares de contos a favor de Portugal; a França também era deficitária em relação a Portugal, com 22 milhares de contos, um pouco menos do que a Itália. Castela também era um bom cliente para Portugal, fechando o balanço com 12 milhares de contos devedores. A Áustria, que iniciou o seu comércio com Portugal tardiamente, em 1817, era geradora de grandes lucros a Portugal, de quatro milhares de contos. O comércio com a Dinamarca também era favorável a Portugal, com quase um milhar de contos; o comércio de Portugal com Malta lhe era favorável, apesar das cifras serem insignificantes no montante. Graças ao comércio com as praças de Hamburgo, Itália, França, Castela, Áustria e Dinamarca, que faziam pender a Balança a favor de Portugal, evitando um caos ainda maior na economia portuguesa. O gráfico 15 nos mostra a conclusão da trajetória da participação das Nações no resultado dos movimentos comerciais nestes anos.

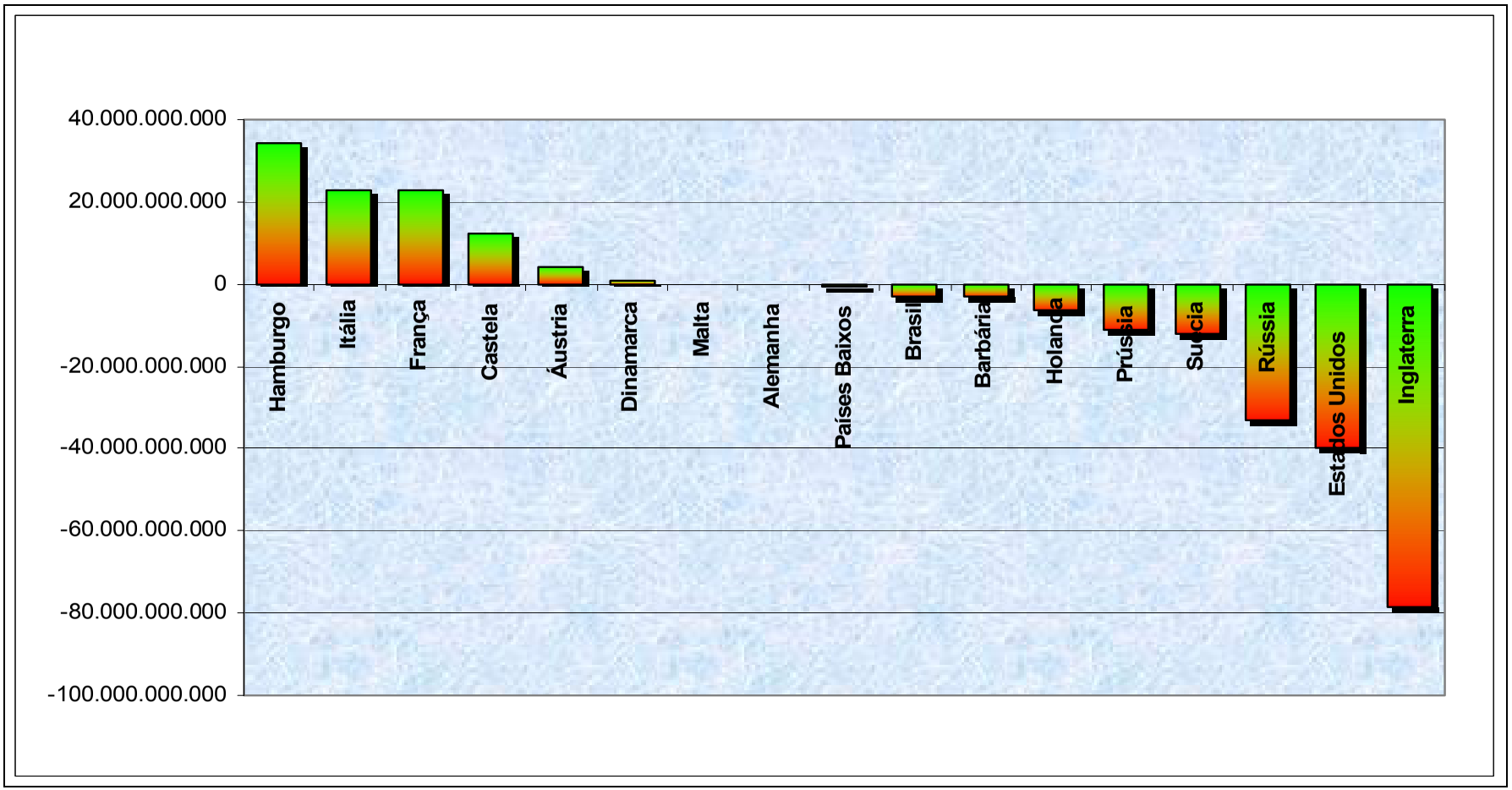
[1251] "A Praça de Hamburgo ia aumentando o seu comércio de importação e exportação. Neste ano foi a sua entrada o valor de 2 milhões e exportou mais de 6 milhões em que se compreende 5% de gêneros coloniais. Este Praça na Época passada levou dos mesmo efeitos 13, 14 e 20 milhões de cruzados e sempre éramos credores". **BGC,** 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal

Tabela 19: *Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absoluto e relativo).

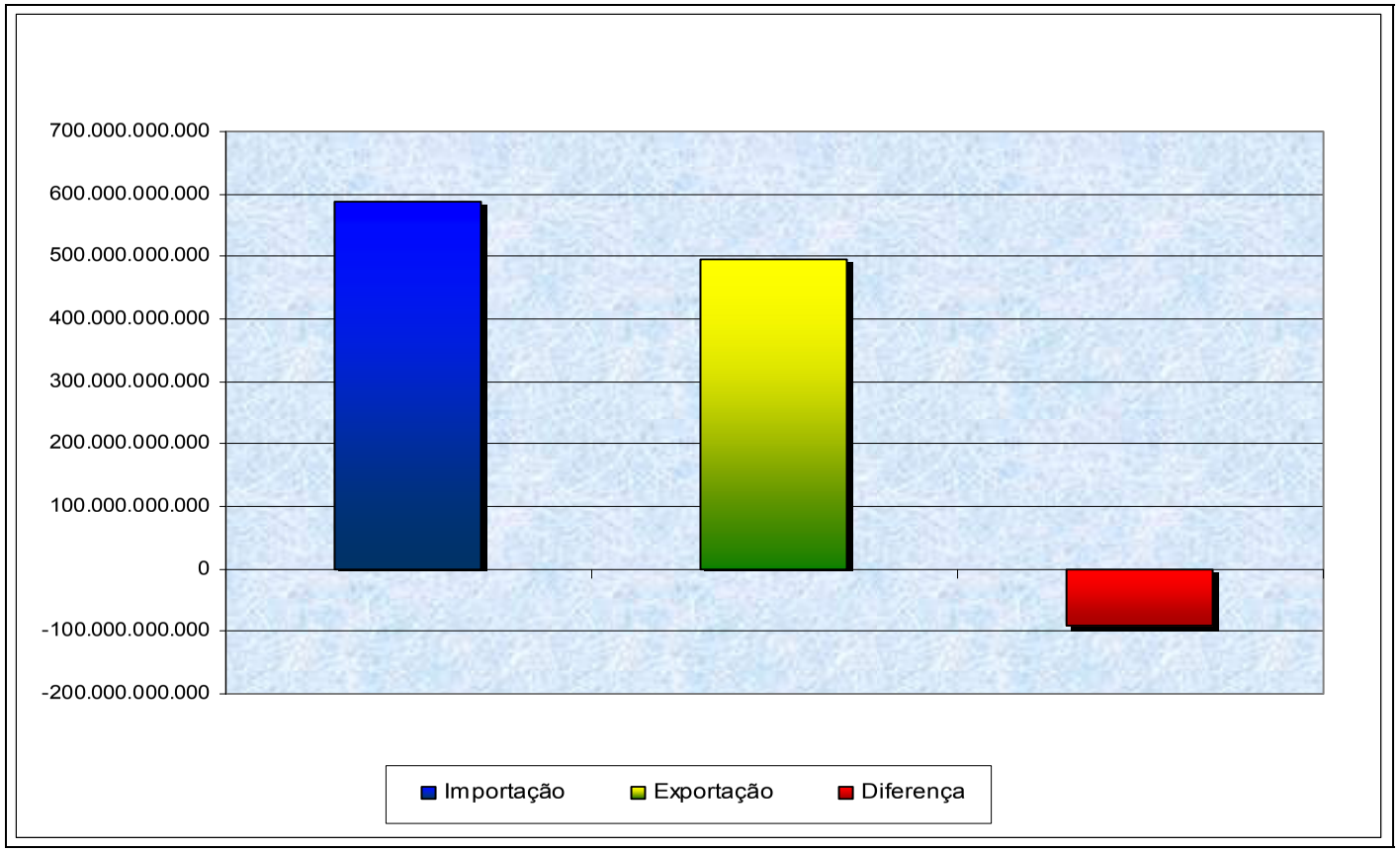
	IMPORTAÇÃO	%	EXPORTAÇÃO	%	DIFERENÇA
INGLATERRA	287.003.693.362	**48,9**	208.651.426.537	42,1	**-78.352.266.825**
HOLANDA	20.992.453.231	**3,6**	14.675.138.506	3,0	**-6.317.314.725**
FRANÇA	19.346.013.554	**3,3**	41.965.790.469	8,5	**22.619.776.915**
HAMBURGO	28.340.456.845	**4,8**	62.478.370.124	12,6	**34.137.913.279**
CASTELA	36.917.394.811	**6,3**	49.168.804.266	9,9	**12.251.409.455**
RÚSSIA	40.092.596.207	**6,8**	7.012.798.538	1,4	**-33.079.797.669**
SUÉCIA	16.627.465.967	**2,8**	4.390.770.010	0,9	**-12.236.695.957**
DINAMARCA	2.338.920.815	**0,4**	3.303.144.129	0,7	**964.223.314**
ITÁLIA	36.544.284.226	**6,2**	59.246.712.442	12,0	**22.702.428.216**
ALEMANHA	386.698.062	**0,1**	240.288.146		**-146.409.916**
PRÚSSIA	15.231.712.688	**2,6**	4.001.685.854	0,8	**-11.230.026.834**
MALTA			27.008.604		**27.008.604**
EUA	54.235.946.586	**9,2**	14.400.288.284	2,9	**-39.835.658.302**
BARBÁRIA	6.774.622.693	**1,2**	3.603.463.899	0,7	**-3.171.158.794**
ÁUSTRIA	1.986.688.586	**0,3**	6.141.886.689	1,2	**4.155.198.103**
PAÍSES BAIXOS	2.515.396.700	**0,4**	1.989.451.327	0,4	**-525.945.373**
BRASIL	17.217.282.740	**2,9**	14.315.236.634	2,9	**-2.902.046.106**
TOTAL	**586.551.627.073**	**100,0**	**495.612.264.458**	100,0	**-90.939.362.615**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 15: ***Superavit*** **entre exportações e importações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).**



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.7 ANÁLISE DAS IMPORTAÇÕES TOTAIS PORTUGUESAS DAS NAÇÕES ESTRANGEIRAS (POR PRODUTOS)

Com base na tabela 20, passaremos a explicar o movimento de importações portuguesas das Nações estrangeiras por produtos, de acordo com as disposições encontradas nas Balanças de comércio, que são distribuídas em nove categorias: mantimentos, tecidos de algodão; lanifícios; linifícios; sedas; metais; drogas; madeiras; vários gêneros.

Chamamos a atenção para o fato de que a presença do Brasil no quadro das categorias é uma inclusão nossa, pois, como já vimos, somente a partir de 1827 o Brasil passa ser contabilizado com a Nação Estrangeira. Por serem os produtos brasileiros muito diferentes, classificamo-os em uma tabela separada, apresentando-a somente a soma final.[1252] Optamos em colocar deste modo para facilitar a leitura, ficando bem claro que o resultado final não sofre alterações.

De todas estas rubricas, a mais importante eram os mantimentos, que representavam as maiores importações portuguesas feitas por Portugal nas Nações estrangeiras no período, atingindo 41,2% do total das importações em relação aos outros produtos. O montante de importação deste artigo apresentava flutuações consideráveis no período aqui estudado. Em 1796, Portugal importou três milhares de contos deste artigo, subindo para 11 milhares de conto em 1801; em 1804 e 1805, também importou uma cifra alta de dez milhares de contos; mas, como sempre, de 1811 a 1813, era surpreendente a quantidade de importações de mantimentos operados por Portugal das Nações estrangeiras, chegando ao montante de 26, em 1811. Os anos sucessivos flutuaram entre um a 11 milhares de contos.

Os lanifícios eram o segundo grupo dos produtos mais importados por Portugal das Nações estrangeiras, atingindo, ao longo do período, 14,6% do total das importações, flutuando entre um e cinco milhares de contos. O ponto mais alto da importação de lanifícios era 1813, atingindo a soma de quase seis milhares de contos; no período que antecede a

abertura dos portos brasileiros, a cifra anual girava em torno de dois a quatro milhares anuais. Logo após, em 1810, a cifra aumentou para três milhares de contos, mantendo, nos anos posteriores, este montante e aumentando consideravelmente no ano de 1815. Tendeu a se estabilizar, mantendo, até o final do período, a faixa de um milhar de contos anuais, salvo algumas exceções, em 1823, chegando a dois milhares de contos, e 1825, chegando a três milhares de contos.

O terceiro produto no *ranking* das importações portuguesas eram os tecidos de algodão. Essas importações tiveram inicio em 1810, com uma soma de meio milhar de contos, introduzida pelos ingleses, matando o que ainda restava das indústrias portuguesas. "Estes pequenos restos das nossas fábricas não podem subsistir pela concorrência das manufaturas inglesas e pelos seus cômodos preços. Uma vez acabadas todas, as Nações darão aos seus gêneros o preço que lhes parecer, resultando um golpe fatal sobre os interesses comuns em geral e sobre o Estado".[1253] Já em 1811, essa cifra subiu para três milhares de contos, subindo ainda mais no ano de 1813, para cinco milhares de contos; de 1817 até 1831, flutuava entre dois e três milhares de contos. Este produto ocupava 10,5% do total das importações portuguesas no período aqui abordado.

O quarto artigo no quadro geral das importações portuguesa eram os linifícios, responsáveis por 10,2% de todas as importações portuguesas no período. Até 1807, apresentava uma flutuação entre dois e três milhares de contos, depois de 1808, essa cifra caiu consideravelmente, permanecendo na casa de um milhar de contos. Foram raros os anos em que essa soma atinge dois milhares de contos.

Em quinto lugar, encontramos os metais que, no período, atingiram 7,9% do total das importações portuguesas, apresentando uma cifra bastante equilibrada durante os anos, quase

---

[1252] **BGC**, 1827. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1253] **BGC**, 1810. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

sempre entre um milhar de contos ou quase isso. Os dois anos se destacaram com a soma de dois milhares de contos são 1799 e 1800.

O sexto lugar pertencia aos vários gêneros, que atingem 6,7% do total das importações portuguesas no período. Por quase todo o período, permaneceram com a mesma cifra, com exceção de alguns anos, que não chegaram a atingir um milhar de contos. Os demais produtos não atingiram 2,5% do total das importações portuguesas nos durante os anos de 1796 a 1831.

Tabela 20: Importações totais portuguesas das Nações estrangeiras, por produtos (1796-1831).

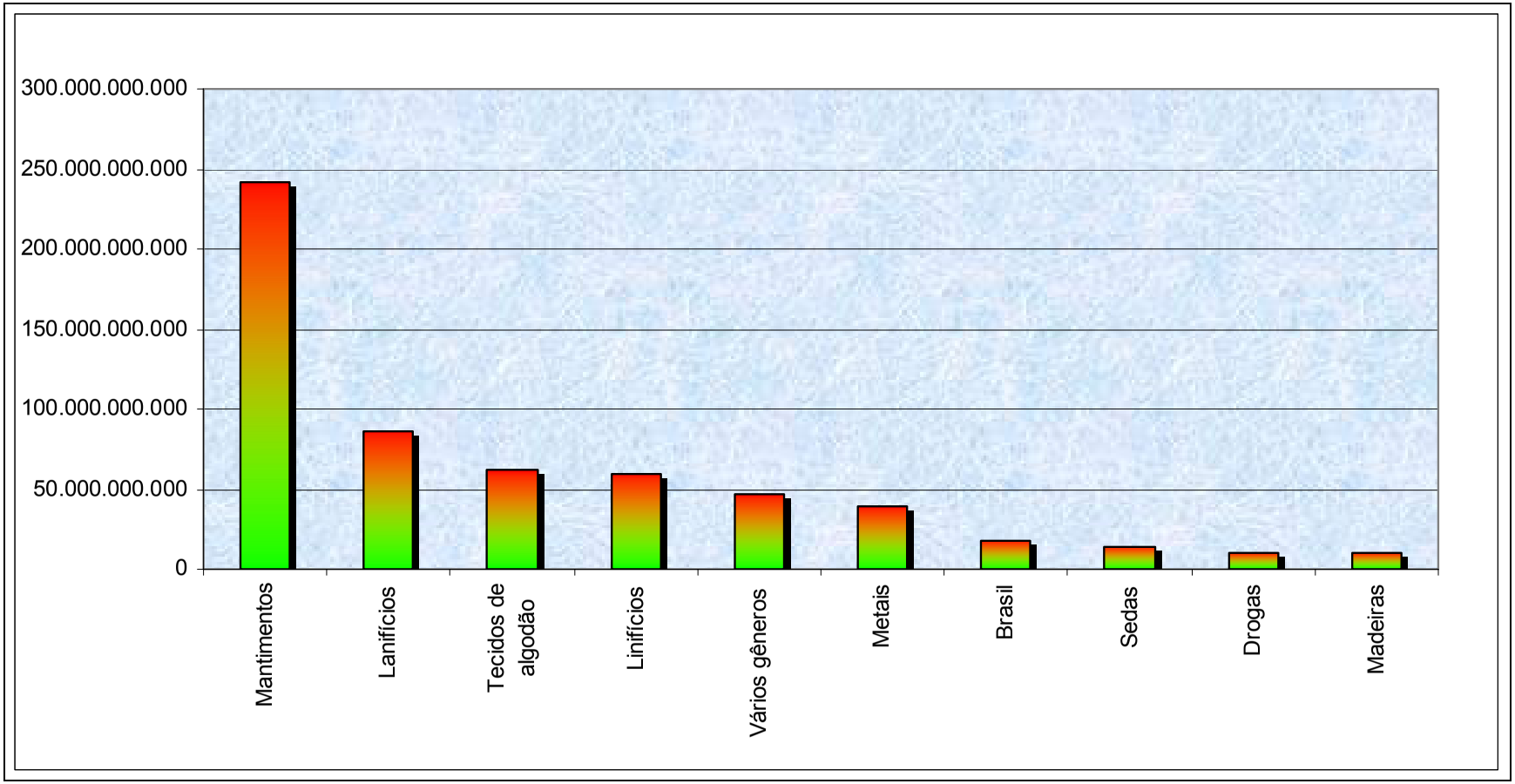
ANO	MANTIMENTOS	TECIDOS DE ALGODÃO	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	METAIS	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	BRASIL	TOTAL	% TOTAL
1796	3.199.729.550	0	2.637.456.894	3.156.508.483	844.715.706	1.306.911.175	347.992.426	385.000.445	774.457.022		**12.652.773.497**	**2,2**
1797	5.699.438.628		2.577.040.590	2.872.703.505	591.330.799	1.437.347.898	324.570.300	255.697.114	740.270.763		**14.498.401.394**	**2,5**
1798											**14.729.240.158**	**2,5**
1799	6.263.622.798		4.592.158.690	3.456.906.943	617.173.035	2.660.518.551	397.911.004	654.283.655	1.112.709.725		**19.755.286.200**	**3,4**
1800	6.867.514.054		4.366.742.112	2.924.564.755	711.643.310	2.525.009.606	403.293.210	649.192.466	1.583.387.812		**20.031.349.125**	**3,4**
1801	11.266.169.150		2.440.744.337	2.446.152.774	291.565.040	1.213.774.261	300.447.731	498.282.576	880.289.635		**19.337.427.305**	**3,3**
1802	6.774.247.138		3.494.355.389	3.183.470.866	801.336.610	1.710.680.250	338.932.020	369.941.432	1.269.276.887		**17.942.242.394**	**3,1**
1803	5.997.050.527		2.406.000.571	2.507.565.761	1.002.881.405	1.261.327.485	292.893.861	258.046.084	1.342.538.894		**15.068.306.391**	**2,6**
1804	10.333.828.818		1.824.516.129	1.938.878.919	864.245.375	1.134.994.385	367.509.395	358.160.635	1.018.901.016		**17.841.036.476**	**3,0**
1805	10.473.716.438		2.379.834.915	2.733.387.993	439.793.719	1.378.266.581	461.268.326	430.531.302	1.359.886.305		**19.656.687.384**	**3,4**
1806	7.393.970.184		2.487.432.005	2.821.558.895	464.530.320	1.357.957.112	395.249.400	299.289.401	1.220.934.464		**16.440.923.587**	**2,8**
1807	6.376.599.450		2.432.087.735	1.459.299.770	411.064.000	1.518.375.660	430.567.165	350.980.763	917.343.710		**13.896.320.060**	**2,4**
1808	1.813.687.442		536.420.660	29.372.080	3.874.920	138.908.530	49.223.900	58.550.980	110.560.290		**2.740.600.610**	**0,5**
1809	5.474.969.857		1.482.552.990	508.612.330	65.853.030	467.923.940	326.044.630	127.732.505	380.275.950		**8.833.967.041**	**1,5**
1810	8.794.981.415	504.649.475	3.478.517.660	1.649.798.070	82.678.132	790.260.515	325.447.170	152.181.711	1.273.371.091		**17.051.887.049**	**2,9**
1811	26.648.893.764	3.298.072.804	3.552.751.752	1.972.095.727	568.078.250	1.110.763.238	424.728.241	104.393.203	1.024.506.746		**38.704.285.536**	**6,6**
1812	21.729.453.569	3.587.086.632	4.419.350.800	1.465.641.455	421.037.845	1.289.199.840	288.199.065	141.481.480	1.060.736.312		**34.402.188.810**	**5,9**
1813	13.796.646.037	5.437.327.213	5.829.223.790	2.308.689.610	541.580.870	1.446.776.035	296.042.930	277.086.535	1.047.552.855		**30.980.927.688**	**5,3**
1814	7.586.379.474	3.785.802.206	4.992.839.428	2.602.790.600	457.191.410	1.424.629.420	433.577.220	315.995.515	1.060.144.445		**22.659.351.532**	**3,9**
1815	11.486.635.757	3.586.441.088	3.137.459.450	2.316.800.530	565.921.485	1.605.803.509	451.766.505	330.007.078	1.194.230.478		**24.675.067.695**	**4,2**
1816	6.971.630.920	3.251.734.295	2.462.910.750	1.864.433.720	458.709.800	1.002.095.890	419.734.727	450.704.090	987.989.845		**17.869.945.853**	**3,0**

continuação

ANO	MANTIMENTOS	TECIDOS DE ALGODÃO	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	METAIS	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	BRASIL	TOTAL	% TOTAL
1817	6.134.431.872	2.696.205.570	2.790.031.290	1.339.815.030	304.077.260	1.024.425.735	395.712.240	247.872.596	875.891.185		**15.808.464.595**	**2,7**
1818	11.781.857.033	2.447.596.299	1.982.590.456	806.790.980	256.425.472	960.625.563	318.648.250	261.802.060	863.768.131		**19.680.106.062**	**3,4**
1819	6.427.038.867	2.754.639.230	1.949.252.931	1.209.953.690	328.559.177	937.078.260	290.555.033	212.548.490	774.114.339		**14.883.741.836**	**2,5**
1820	3.705.268.162	3.085.319.578	1.847.458.658	1.628.038.502	522.945.593	818.923.729	246.796.117	218.355.660	725.881.161		**12.798.988.980**	**2,2**
1821	3.575.996.781	3.704.584.963	1.826.234.932	2.226.604.810	290.659.112	1.048.929.400	270.853.225	300.304.888	916.134.040		**14.160.303.972**	**2,4**
1822												
1823	4.086.640.630	2.689.396.299	2.056.706.147	713.989.312	200.431.660	1.025.448.784	214.947.168	122.783.204	909.541.829		**12.019.886.856**	**2,0**
1824	4.274.905.512	3.154.925.656	1.980.129.558	1.394.366.457	242.646.704	935.075.383	260.274.740	203.386.830	1.138.730.227		**13.584.442.891**	**2,3**
1825	2.720.299.587	2.799.921.588	3.088.833.994	1.236.349.160	175.441.442	844.946.946	279.488.814	286.557.565	982.334.945		**12.414.175.866**	**2,1**
1826	2.949.966.971	2.473.426.717	1.204.403.703	752.552.375	429.876.740	1.078.265.327	235.069.018	395.000.609	909.052.237		**10.427.615.523**	**1,8**
1827	3.055.819.773	2.829.266.843	1.191.149.524	923.846.191	203.792.719	889.390.661	285.674.042	241.066.258	862.309.376	4.324.043.868	**14.806.361.082**	**2,5**
1828	2.289.384.924	2.415.787.686	917.257.630	1.095.110.642	121.817.146	745.097.637	219.334.296	135.396.035	725.954.924	3.354.055.885	**12.019.198.633**	**2,0**
1829	2.194.430.280	2.618.211.457	1.247.989.320	817.636.933	191.308.175	808.261.079	234.924.733	186.384.055	656.857.030	2.987.050.639	**11.943.055.530**	**2,0**
1830	2.033.214.338	2.457.344.762	1.270.237.422	909.342.800	244.482.789	818.156.182	216.927.439	217.629.620	676.149.993	3.624.690.814	**12.468.177.989**	**2,1**
1831	1.704.984.189	2.265.824.340	917.474.474	445.193.400	188.641.525	517.318.960	164.247.560	161.462.795	476.354.279	2.927.441.534	**9.768.944.887**	**1,7**
Total	**241.883.403.889**	**61.843.564.701**	**85.800.146.686**	**59.718.823.068**	**13.906.310.575**	**39.233.467.527**	**10.708.851.901**	**9.658.089.635**	**46.581.676.301**	**17.217.282.740**	**586.551.617.023**	**100,0**
% Total	**41,2**	**10,5**	**14,6**	**10,2**	**2,4**	**6,7**	**1,8**	**1,6**	**7,9**	**2,9**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 16: Importações portuguesas das Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.8 ANÁLISE DAS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS POR ORIGEM (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Os produtos exportados por Portugal para as Nações estrangeiras foram distribuídos por origem: produtos do Reino; produtos das ilhas; produtos da África; produtos do Brasil; produtos reexportados.[1254]

Conforme a tabela 21 e o gráfico 17, demonstramos de imediato e com clareza que os produtos do Brasil tinham a primazia absoluta nas importações feitas pelas Nações estrangeiras. Em 1796, apresentou a soma de nove milhares de contos; em 1797, retraiu-se e atingiu apenas seis milhares. No ano seguinte, iniciou sua ascensão de forma considerável, passando, em 1798, a oito milhares de contos e, em 1799, atingiu a cifra de dez milhares de contos, continuando em ascensão com 15 milhares em 1801, o que marcou o ponto máximo das reexportações de produtos brasileiros no período. Em 1802, diminuiu para 14 milhares de contos e assim continuou até 1807, flutuando entre 14 e 11 milhares de contos. Os anos de 1808 a 1813 foram marcados por uma forte queda nas exportações portuguesas de produtos do Brasil; em 1808, chegou a apenas quatro milhares; em 1809 e 1810, somente dois milhares de contos e, ainda mais impressionante que os anos de 1811 a 1813, não chegou a atingir um milhar de contos. Somente em 1814, voltou a exportar quantidades consideráveis de oito milhares de contos e assim permaneceu até 1816, retornando a ceder em 1817 e 1818, atingindo somente a cifra de sete milhares de contos. Sede ainda mais nos anos sucessivos de 1820 a 1831, flutuando entre um e cinco milhares de contos. É impressionante que, a partir de 1820, o comércio de produtos de Brasil, no quadro geral, perde sua expressividade, pois as Nações estrangeiras passam a realizar o comércio direto com o Brasil: “A nossa exportação tão diminuída deve-se também a algumas causas, sendo a primeira a inconstância das exportações nas pequenas produções nativas deste Reino de vinhos; a segunda é a falta de exportação de

efeitos da América e sem preço, pelas Nações os irem buscar diretamente nas capitanias do Brasil".[1255]

Os produtos do Brasil atingiram 45,8% na soma total das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras no período de 1796 a 1831, ou seja quase metade dos produtos que foram para as praças estrangeiras eram brasileiros.

Os produtos do Reino ocupavam o segundo lugar na escala das exportações portuguesas, atingindo 35,9% do total. Durante todo o período, apresentou um quadro bastante estável, variando entre três a sete milhares de contos. Os anos de maior exportações foram os de 1801 a 1807, atingindo a cifra de sete milhares de contos.

Em terceiro lugar, em termos de importância nas exportações portuguesas, ficaram os produtos reexportados, isto é, os produtos que Portugal adquiria em outras Nações e revendia para as Nações estrangeiras, realizando, portanto, um comércio de intermediarização. O valor mais significativo dessas exportações foi atingido no ano de 1812, chegando a exportar quatro milhares de contos. Os anos de 1799, 1804, 1805 e 1806 atingem a cifra de dois milhares de contos; tendo uma queda significativa em 1808, recuperando, em 1810, os dois milhares de contos, posição que permanece, exceto em 1812, marcado por uma cifra significativa de quatro milhares de contos; em 1813, caiu para três milhares de contos. De 1814 a 1816, retornou aos dois milhares, e a partir de 1817 até o final do período, apresentou constantes quedas, atingindo no máximo um milhar de contos. Os produtos reexportados atingiram 11,7%, do total das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras no período.

Os produtos da Ásia ficaram em quarto lugar, atingindo 3,4% das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras. Por quase todo o período, não chega a atingir um

---

[1254] Vale lembrar que temos duas vezes o Brasil e não produtos do Brasil, pois esta presente somente como soma total e não classificados por produtos como já vimos, devido ao fato de, em 1827, a contabilidade de importação e exportação deste ter passado para o grupo das Nações estrangeiras.

[1255] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

milhar de contos, com exceção do ano de 1801, que atingiu um milhar; os anos de 1815, 1816, 1817 e 1818 também atingiram a cifra de um milhar de contos.

Os produtos das ilhas e da África são estatisticamente insignificantes. É importante notar que os produtos da África entraram no cenário das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras somente em 1823.

Tabela 21: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras, por origem (1796-1831) (mil réis).

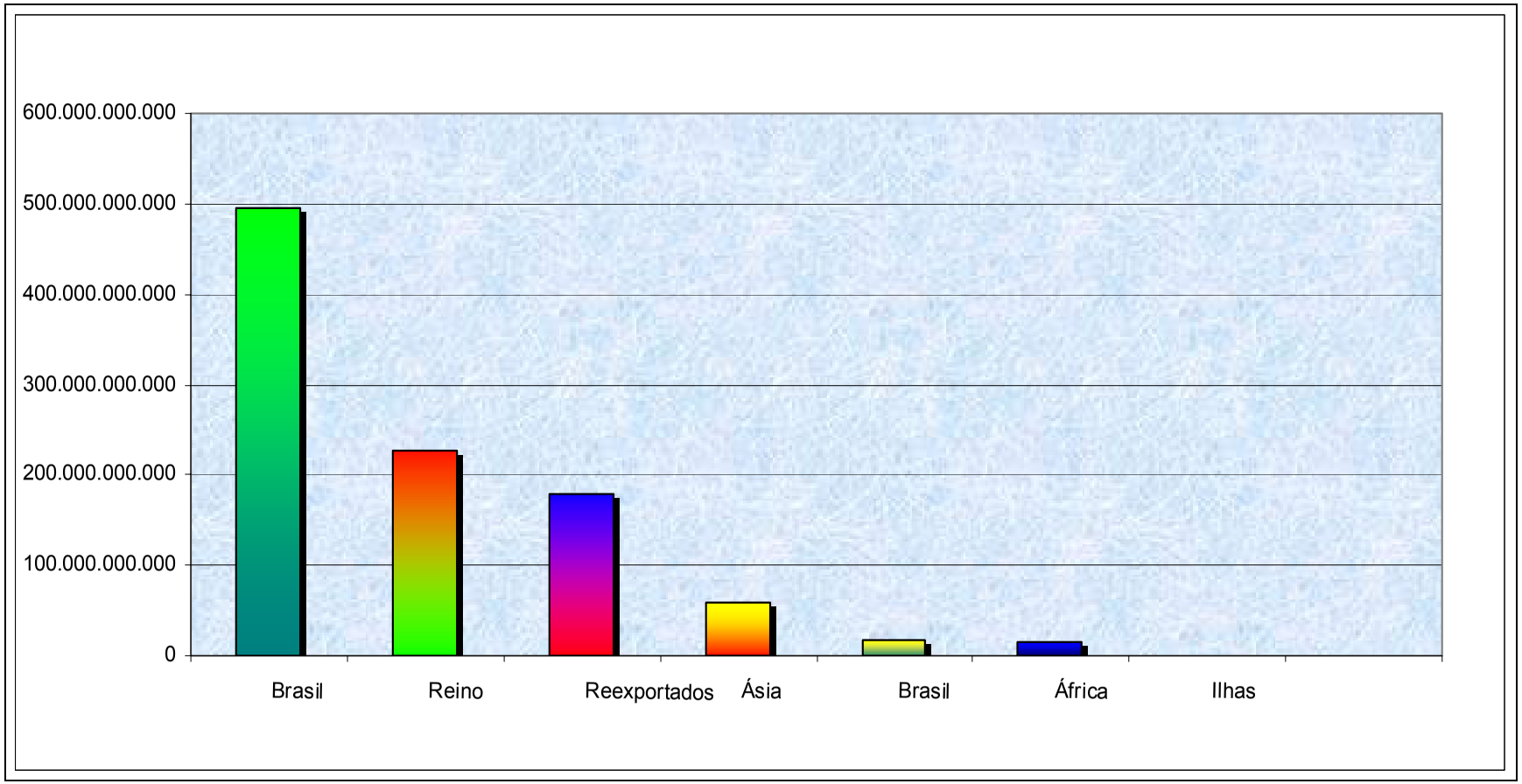
ANO	REINO	ILHAS	ÁFRICA	BRASIL	ÁSIA	REEXPORTADOS	BRASIL	TOTAL	% TOTAL
1796	3.911.778.669	11.432.200		9.883.946.717	277.936.401	1.928.262.611		**16.013.356.598**	**3,2**
1797	3.572.058.979	8.103.200		6.789.415.431	300.815.897	1.152.576.517		**11.822.970.024**	**2,4**
1798	4.727.860.746	11.518.000		8.881.529.623	527.307.084	905.745.477		**15.053.960.930**	**3,0**
1799	4.878.954.325	17.147.200		10.202.526.910	451.237.620	2.138.241.796		**17.688.107.851**	**3,6**
1800	4.077.677.650	21.809.000		14.173.413.965	458.254.710	1.953.646.973		**20.684.802.298**	**4,2**
1801	7.176.424.030	15.917.600		15.092.956.970	1.189.123.040	1.629.363.550		**25.103.785.190**	**5,1**
1802	5.318.917.155	8.832.000		14.538.325.439	443.448.820	1.095.825.658		**21.405.349.072**	**4,3**
1803	7.231.050.610	16.428.466		11.831.181.181	660.047.740	1.789.671.566		**21.528.379.563**	**4,3**
1804	4.821.105.620	5.808.000		13.167.969.276	914.267.655	2.151.811.950		**21.060.962.501**	**4,2**
1805	5.998.441.855	18.121.920		13.893.192.268	442.205.920	2.302.242.330		**22.654.204.293**	**4,6**
1806	6.080.209.710	34.073.600		14.506.024.046	624.932.100	2.010.265.685		**23.255.505.141**	**4,7**
1807	7.229.652.715	13.710.000		11.434.569.041	625.911.060	1.695.663.515		**20.999.506.331**	**4,2**
1808	854.536.830	1.644.000		4.635.424.220	199.630.560	119.803.010		**5.811.038.620**	**1,2**
1809	6.337.494.374	470.400		2.061.200.555	142.787.160	1.316.270.250		**9.858.222.739**	**2,0**
1810	6.888.955.857	487.500		2.961.732.515	68.522.580	2.602.261.985		**12.521.960.437**	**2,5**
1811	4.250.589.988			512.591.895	48.371.540	2.102.371.505		**6.913.924.928**	**1,4**
1812	5.191.804.380	751.560		969.093.630	93.506.040	4.203.436.385		**10.458.591.995**	**2,1**
1813	5.518.690.758			913.341.625	147.011.095	3.351.660.810		**9.930.704.288**	**2,0**
1814	5.316.857.199	4.224.000		8.907.378.375	972.349.340	2.366.151.930		**17.566.960.844**	**3,5**
1815	6.540.073.841			8.621.421.111	1.650.610.950	2.772.602.520		**19.584.708.422**	**4,0**
1816	4.044.341.782			8.676.032.201	1.293.366.320	2.164.967.770		**16.178.708.073**	**3,3**

continuação

ANO	REINO	ILHAS	ÁFRICA	BRASIL	ÁSIA	REEXPORTADOS	BRASIL	TOTAL	% TOTAL
1817	5.056.060.075	1.108.800		7.994.276.914	1.077.289.280	1.641.408.790		**15.770.143.859**	**3,2**
1818	6.413.523.331	28.423.800		7.579.269.905	1.355.142.195	1.552.021.203		**16.928.380.434**	**3,4**
1819	4.587.055.155	27.345.000		4.469.111.971	871.411.596	1.336.481.573		**11.291.405.295**	**2,3**
1820	4.636.805.367	94.041.000		5.286.731.809	532.527.144	1.028.238.182		**11.578.343.502**	**2,3**
1821	4.874.134.130	107.431.500		3.707.041.278	352.190.104	1.126.668.960		**10.167.465.972**	**2,1**
1822									
1823	4.206.332.699		102.485.385	2.277.138.178	144.127.448	1.445.581.512		**8.175.665.222**	**1,6**
1824	4.097.221.960		14.513.250	2.370.903.160	349.681.094	1.667.917.000		**8.500.236.464**	**1,7**
1825	7.106.926.640		170.793.287	1.625.109.905	236.429.480	1.652.696.147		**10.791.955.459**	**2,2**
1.826	4.090.968.449		71.229.484	1.349.482.005	136.122.710	735.806.243		**6.383.608.891**	**1,3**
1.827	5.234.855.905		140.141.376	1.872.670.280	107.443.878	701.971.906	3.251.770.001	**11.308.853.346**	**2,3**
1.828	5.357.500.680		115.563.130	1.348.449.846	82.673.060	815.379.475	3.063.197.356	**10.782.763.547**	**2,2**
1.829	4.050.318.566		104.823.542	1.028.398.255	32.457.581	1.005.052.708	3.538.833.108	**9.759.883.760**	**2,0**
1.830	3.942.305.416		120.790.536	2.004.041.273	77.701.320	838.211.282	3.035.852.708	**10.018.902.535**	**2,0**
1.831	4.321.572.270		53.060.366	1.433.084.290	36.516.560	789.123.102	1.425.583.461	**8.058.940.049**	**1,6**
Total	**177.943.057.716**	**448.828.746**	**893.400.356**	**226.998.976.063**	**16.923.357.082**	**58.089.401.876**	**14.315.236.634**	**495.612.258.473**	**100,0**
% Total	**35,9**	**0,1**	**0,2**	**45,8**	**3,4**	**11,7**	**2,9**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 17: Exportações portuguesas para as Nações estrangeiras de produtos brasileiros e de outras origens (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.1.9 FLUXO COMERCIAL DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS

Com base na tabelas 22 e no gráfico 18, demonstraremos o fluxo comercial de Portugal com cada uma das Nações estrangeiras no período estudado. O fluxo comercial entre Portugal e Inglaterra foi marcado por dois períodos muito nítidos, ou seja, a balança de 1796 a 1811 quase sempre era a favor de Portugal, com exceção de 1796, com um *deficit* insignificante, igualmente ocorrendo em 1797. Em 1800, fechou-se a balança com dois milhares de contos negativos e se recuperou em 1801, situação que conserva até 1808, quando novamente voltou a ser devedor, com a soma de um milhar de contos. Nos anos de 1809 e 1810, a balança pendeu a favor de Portugal. De 1811 até 1831, a balança passou a pender fortemente a favor da Inglaterra. Em 1811, foi astronômico o *deficit* de Portugal em relação à Inglaterra, com uma cifra de 17 milhares de contos e, em 1812, a soma de dez milhares de contos. Continuou com débitos significativos em 1813; 11 milhares de contos negativos. Os anos seguintes flutuaram entre um e sete milhares de contos.

Voltamos às considerações anteriores a respeito da abertura dos portos, a evidente participação da Inglaterra na ruína comercial portuguesa apresentada pelas somas nas Balanças. A abertura dos portos do Brasil e o Tratado de Comércio de 1810 fizeram mudar completamente o cenário da movimentação comercial portuguesa.[1256] Todos esses fatores levaram à decadência do setor industrial e do comércio português, como também a perda do grande e importante mercado de importação e exportação, ou seja o Brasil: "Portugal, em outras palavras, está inteiramente aniquilado, depois que as fazendas de algodão de manufatura

---

[1256] "Finalmente, o comércio em geral que este Reino fez com os Domínios e Nações Estrangeiras no presente ano mostra um resultado de pouca satisfação, porém o meu dever me obriga a manifestá-lo. [...] Na época presente, nenhuma Nação pôde achar vantagens no seu comércio, à exceção da Grande Bretanha, e a todos é potente os grandes obstáculos que o dificultam. É preciso, portanto, resistir e sofrer os seus revezes esperando constante tempos mais felizes". **BGC**, 1810. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Inglesa são introduzidas no Brasil.[1257] Esta medida fez com que os infinitos tecidos de pano de linho, que saíam pela barra do Porto, fossem consumidos nos portos brasileiros.[1258]

A concorrência das manufaturas inglesas; "a falta de exportação dos gêneros coloniais, depois que se abriu o mercado franco na América para todas as Nações, têm ocasionado grande diferença nas Praças de Lisboa e Porto, aqueles efeitos juntos às produções nativas deste Reino aumentaram nossa exportação a muitos milhões e pagávamos direta ou indiretamente a dívida que de necessidade contraímos".[1259] Confirma-se, desta forma, a supremacia da Grã-Bretanha neste comércio de exportação e importação, fazendo com que Portugal caminhasse em direção à decadência: "A Grande Bretanha é a potência da Europa que em todo o tempo tirou o maior partido do comércio de Portugal".[1260]

O fluxo comercial de Portugal com a Holanda é quase sempre a favor deste país em todo o período que antecede a abertura dos portos brasileiros. Com exceção de 1804 e 1806, somente em 1807 atinge a cifra positiva; de 1808 a 1813, Portugal não manteve comércio com a Holanda e reiniciou a movimentação comercial em 1814: "Há sete anos a Holanda não tem comércio ativo com Portugal, este é o primeiro das suas negociações diretas e, por conseqüência, somos credores só de efeitos do Brasil, que levou dois milhões e meio".[1261] Até 1823, Portugal tornou-se credor nos anos de 1814, 1816, 1819 a 1821. Nos demais anos, a balança pendeu para Holanda. O comércio entre esses não foi de alta expressividade; jamais ultrapassou a casa dos dois milhares de contos. Portugal concluiu o período (1796-1831) devedor à Holanda seis milhares de contos.

[1257] Refere-se a aberturas dos Portos do Brasil às Nações estrangeiras, em 1808.

[1258] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, ao Il.mo e Ex.mo Sr. Thomas Antônio de Villanova, Hamburgo, 23 de março de 1819. Torre do Tombo. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1259] **BGC,** 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1260] **BGC,** 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1261] **BGC,** 1814. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

O comércio de Portugal com a França gerou resultado comercial favorável a Portugal, com a soma de 22 milhares de contos. Esse comércio apresentou grandes flutuações no período, favorecendo Portugal pela importação de efeitos do Brasil e da Ásia: "O comércio com a França diminuiu na sua entrada pelo que ficamos credores; carregou muitos efeitos do Brasil e gêneros da Ásia. Pelo comércio lícito, somos anualmente credores, porém, estou persuadido que, se atendermos a sua introdução clandestina de mercadorias de luxo, talvez sejamos devedores de muito maior quantia".[1262] Nos anos de 1796 a 1801, Portugal era deficitário à França, mas com valores irrisórios, não atingindo meio milhar de contos. A partir de 1802 até 1818, Portugal tornou-se credor, e com uma cifra notória, chegando de dois a quatro milhares de contos; sofreu uma interrupção de 1809 a 1813, retornando em 1814, fechando o balanço novamente a seu favor, de um milhar de contos. Aqui não podemos deixar de analisar os comentários do relator da balança que, primeiro em tom de admiração, fala do *superavit* de Portugal e, em seguida, que este era fruto da exportação de algodão transportado por terra, pelos próprios franceses, comércio que proporcionou grandes vantagens à praça de Lisboa pelo fato de receber o pagamento no ato da venda, como também o alto preço:

> Quem dirá que somos credores à França neste ano, isto é, pelo comércio licito de nove milhões, sendo o objeto desta exportação o algodão, transportado por terra por conta dos franceses? Este comércio foi muito útil à Praça de Lisboa por se fazerem os pagamentos efetivamente no ato da venda e pelos excessivos preços, que nunca jamais pode chegar este gênero.[1263]

Em 1815, deixou de ser credor, recuperando novamente, em 1816, um milhar de contos em seu favor. De 1818 até 1824, Portugal manteve-se credor, quando passou a ser devedor até o final do período.

[1262] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1263] **BGC**, 1808. Original, Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro.

O fluxo Português das importações e exportações com Hamburgo, sempre foi de grande vantagem a Portugal, sempre fechando a Balança de comércio a seu favor, com a exceção dos anos de 1824, 1825, 1826 e 1829:

> O comércio com a República de Hamburgo era de grande vantagem para Portugal, porque, apesar de nos introduzirem em linifícios que de toda a Prússia, Suécia, Alemanha vinham ali se depositar o valor de cinco a seis milhões de cruzados, a quanto montavam as nossas exportações de gêneros do Brasil que nos levavam. O comum era sete, oito, 13 e 14 milhões e, no ano de 1801, chegou a 20 milhões, fazendo então credores de 15 milhões por saldo de sua balança: este comércio, porém, com o aumento das nossas fábricas de estamparias e o tecidos ingleses introduzidos clandestinamente neste Reino e Brasil, ainda antes do Tratado, foi diminuindo anualmente.[1264]

O período de maior lucro para Portugal foram os anos de 1796 a 1806, com cifras de um a cinco milhares de contos anuais, reduzidas drasticamente em 1808, que chega a números irrisórios. O comércio português com Hamburgo foi interrompido nos anos de 1809 a 1813, retornando, de forma muito tímida, em 1814. Em 1815 e 1816, deu-se um salto para um milhar de contos de *superavit*; em 1817, o saldo positivo para Portugal chega a dois milhares de contos. Nos anos sucessivos, flutuou entre quase um milhar de contos e um milhar de contos. O balanço comercial Português em relação a Hamburgo no período fechou com um lucro de 34 milhares de contos, e primeiro nos *ranking* do comércio favorável a Portugal.

O comércio de Portugal com a Rússia, em todo o período, foi deficitário, com exceção de nenhum ano. Portugal importava produtos de primeira necessidade da Rússia, além de matéria-prima e outros manufaturados, como lonas, cordames e alimentos.[1265] O *deficit* de Portugal com a Rússia foi maior nos anos que antecedem a abertura dos portos brasileiros às Nações, variando entre um a dois milhares de contos. De 1807 a 1812, o *deficit* se tornou quase que insignificante. Retornou, nos anos 1813 a 1818, com a soma negativa de um milhar de contos; depois deste ano até o final do período aqui abordado, o saldo negativo não atingiu,

---

[1264] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

na maioria dos anos, meio milhar de contos. O *deficit* português para com a Rússia, de 1796 a 1831, atingiu a cifra de 33 milhares de contos. Isso se deve pela necessidade da sobrevivência portuguesa; pelo fato de Portugal não possuir esses produtos, fato ainda mais agravado pela falência das indústrias portuguesas:

> O comércio com a Rússia é sempre precário a Portugal, ficando este Reino devedor de quase três milhões. Com este Império nunca poderemos fazer um balanço a nosso favor, uma vez que precisamos dos seus linhos em varas e tecidos para diferentes usos e para a fábrica de cordoaria no Porto e Lisboa. Se continuássemos as nossa fábricas de fiação e tecidos de algodão, tirávamos um grande partido, tendo a primeira matéria dos nossos Domínios.[1266]

O fluxo comercial entre Portugal e Suécia, no período de 1796 a 1831, resultou como deficitário a Portugal, 12 milhares de contos, justificado pelo contador devido ao fornecimento feito pela Suécia de metais e madeiras para as indústrias portuguesas e para reexportação: "Na Suécia, os metais em bruto e madeira são a força do seu negócio."[1267] Dos anos que vão de 1796 a 1807, as balanças pendem a favor da Suécia; Portugal passa de devedor a credor, de 1808 até 1811, quando novamente volta a ser deficitário, situação que perdura até o final do período, ou seja, 1831.

O comércio português com a Itália sempre foi muito favorável a Portugal: "Itália e Hamburgo eram, como já disse, os armazéns dos depósitos de todas as produções do Brasil, de maneira que ambos ficaram devedores a Portugal. Uma parte deste crédito também se destinam a pagar o alcance que contraíamos a outras Nações por efeito de saques, ordens e outros".[1268] O saldo da Balança, de 1796 a 1808, sempre foi positivo a Portugal, com valores significativos de um a dois milhares de contos. Nos anos de 1809 a 1813, Portugal se tornou deficitário, apesar das cifras serem quase insignificantes. Voltou a ser superavitário, com a soma significativa de um e dois milhares de contos nos anos de 1814 a 1816. Já o ano de 1817

[1265] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1266] **BGC**, 1814. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1267] Idem.

foi superavitário, mas somente meio milhar de contos. Dos anos 1819 a 1831, Portugal flutuou entre *deficit* e *superavit*, com valor praticamente insignificante, tanto para um como para outro, gerando um equilíbrio entre a Balança das duas Nações. "É constantemente sabido que sempre ficamos credores às praças da Itália, porém, neste dois últimos dois anos, somos devedores muito por todo tipo de grãos".[1269]

O balanço português no final do período fechou com grande vantagem em relação à Itália, somando 22 milhares de contos. A Itália estava em segundo lugar na escala das Nações estrangeiras com quem Portugal apresentou balanço positivo no período que vai de 1796 a 1831.

A Prússia, no comércio português, fechou com o saldo positivo, e Portugal manteve um comércio abaixo da faixa de um milhar de contos, tanto na exportação como na importação, com raras exceções dos anos 1801, que importou um milhar de contos e também exportou esta mesma cifra, fechando o balanço praticamente empatado. Os anos de 1804 e 1821 fizeram a diferença no quadro das importações e exportações: Portugal importou a cifra e um milhar de contos e exportou muito pouco, provocando quase 100% de *deficit* no ano. O mesmo aconteceu em 1821, fechando com a cifra negativa de um milhar de contos. Portugal terminou o período devedor de 11 milhares de contos a Prússia.

O comércio Português com a Alemanha, no período de 1796 a 1831, foi praticamente insignificativo, não atingindo a cifra de meio milhar de contos, tanto na exportação como na importação. Portugal manteve comércio com a Alemanha somente até o ano de 1799; depois desta, data até 1831, não apareceu mais na Balança. Mesmo sendo uma soma irrisória, Portugal fechou o período com *deficit* em relação à Alemanha.

[1268] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1269] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

O comércio português com Castela também apresentou *superavit* para Portugal de 12 milhares de contos no período, tendo sido um comércio de grande utilidade a Portugal:

> Sempre o comércio com a Castela nos é favorável, ficando Portugal credor. A força de sua introdução foi no artigo de toda qualidade de gado, e alguns gêneros cereais. Exportação foi de gêneros do Brasil e Ásia e reexportados em que se compreende a fazenda de algodão inglesas. É de suma utilidade as nossas transações comerciais com este Reino, visto que a sua importação de gado é útil à lavoura e à sustentação Portugal e a de lã em rama.[1270]

Na grande maioria dos anos, atingiu saldo positivo, com exceção dos anos críticos de 1809 a 1813. O balanço resultou negativo a Portugal com cifras elevadas de um milhar de contos. Isso porque passa a importar mais do que nos anos anteriores e a exportar menos, gerando um saldo negativo considerável nos anos seguintes. Recuperou o saldo positivo, nos anos seguintes, inclusive no ano de 1824, sendo o ano de maior saldo positivo do período, com dois milhares de contos. Em suma, o comércio português com a Castela, nos conjuntos anos de 1814 a 1831, apresentou resultados muito favoráveis a Portugal, bem mais expressivos do que o conjunto de anos anteriores de 1796 a 1808.

O fluxo comercial com a Dinamarca, igualmente, terminou o período com saldo positivo, apesar das cifras de exportação e importação serem baixas, atingindo no período todo apenas três milhares de contos. O *superavit* dinamarquês do período inteiro não chegou a atingir a soma de um milhar de contos.

O Estados Unidos se destacaram no quadro das Nações superavitárias em relação a Portugal. Os relatórios da contadoria o denunciam, por não importarem produtos do Reino, nem tão pouco do Brasil, mas somente alguns produtos reexportados. Esses foram tomados da única preocupação de exportarem seus produtos, independentemente da praça que os receba: "Os Estados Unidos, nas transações comerciais, somente são importadores, não levando em

[1270] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

troca gêneros da nossa indústria ou do Brasil e somente patacas e alguns gêneros de produção estrangeira, ele pouco necessita por ter no seu território as próprias subsistências".[1271]

Esteve em segundo lugar, logo após a Inglaterra, com o balanço positivo a seu favor de 39 milhares de contos, no período de 1796 a 1831. Em 1796, Portugal apresentou *superavit*, mas, em 1797 e 1798, ainda que com uma soma insignificativa, fecha o balanço com *deficit*. No ano de 1801, Portugal, disparou para dois milhares de contos negativos, recuperou-se ligeiramente em 1802 a 1803. Em 1804, novamente apresenta *deficit* elevado de um milhar de contos. Mas os anos que nos chamam atenção, são os que vão de 1809 a 1813: iniciou com um *deficit* de quase um milhar de contos e atingiu a cifra de 12 milhares de contos em 1811, continuando, no ano seguinte, com 11 milhares, retrocedendo para cinco milhares de contos. Nos anos de 1814 e 1817, Portugal diminuiu as importações com esta nação, conseqüentemente, diminuiu o *deficit*, chegando, embora com uma cifra muito pequena, a concluir o balanço a seu favor, em 1815. O relato do contador do Estado, em 1817, chama a atenção para o fato de que os Estados Unidos, a modo dos ingleses inundaram Portugal com suas mercadorias e retornam com os navios vazios, importando o mínimo de Portugal. Os anos de 1815 até 1819 não apresentaram somas elevadas de *superavit* e *deficit* para Portugal, com exceção de ano 1818, com um milhar de contos negativo. Dos anos 1820, até o final do período, com exceção 1830, Portugal fechou o balanço comercial a seu favor, ainda que com cifras insignificantes.

O fluxo comercial entre Portugal e Bavária foram deficitários a Portugal, três milhares de contos. O comércio com a Bavária não chegou a atingir a cifra de um milhar de contos anuais, com exceção de 1801, quando Portugal importou deste quase um milhar e meio de contos e exportou uma cifra mínima, provocando um *deficit* de um milhar de contos. Na

[1271] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

maioria dos anos, Portugal, apresenta *superavit*. Os anos de saldo negativo foram 1796 a 1798; 1800 a 1802; 1810 a 1812 e de 1826 a 1828.

O comércio com a Áustria é tardio, iniciou-se somente no ano de 1817, proporcionado pelos contratos de casamento entre as famílias reais de Portugal e Áustria.[1272] Esse comércio foi favorável a Portugal durante todo o período; somente em 1818, apresentando saldo negativo. A soma final do *superavit* português é de quatro milhares de contos.

Os Países Baixos são superavitários em relação a Portugal. O comércio de Portugal com estes é de pouca expressão. Iniciando somente em 1824, o comércio de importação atingiu, no período de 1824 a 1831, somente dois milhares e meio de contos; a exportação atingiu quase dois milhares de conto.

Como já vimos, o comércio com o Brasil passa a ser registrado na balança de comércio com as Nações estrangeiras somente em 1827. O comércio de Portugal com o Brasil, de 1827 a 1831, foi de resultado deficitário a Portugal, com exceção do ano de 1829, que apresentou o saldo favor, com meio milhar de contos. Podemos notar no gráfico 18 as posições positivas ou negativas dos países em relação a Portugal. A Inglaterra faz toda a diferença, dominando com clara evidência o *ranking* do comércio de Portugal com as Nações, no conjunto dos anos de 1796 a 1831.

[1272] NORTON, Luís. **A corte de Portugal no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional/ INL-MEC, 1979. p. 7.

Tabela 22: *Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absolutos).

PAÍS	INGLATERRA			HOLANDA			FRANÇA		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1796	4.951.737.334	4.887.076.129	-64.661.205	807.446.109	495.378.415	-312.067.694	245.057.388	23.260.800	-221.796.588
1797	4.627.613.455	3.979.976.884	-647.636.571	1.318.986.709	689.596.936	-629.389.773	503.237.739	18.366.110	-484.871.629
1798	6.661.419.574	6.828.264.088	166.844.514	1.187.760.945	36.027.461	-1.151.733.484	408.444.299	16.109.100	-392.335.199
1799	8.835.649.603	9.058.217.010	222.567.407	866.322.305	103.546.620	-762.775.685	485.526.937	26.286.210	-459.240.727
1800	8.911.061.642	6.702.836.202	-2.208.225.440	807.764.969	28.346.600	-779.418.369	656.060.992	90.374.550	-565.686.442
1801	4.879.357.324	9.651.014.710	4.771.657.386	929.653.925	55.527.914	-874.126.011	862.211.535	710.226.186	-151.985.349
1802	6.693.774.311	8.472.170.155	1.778.395.844	1.232.915.644	646.115.625	-586.800.019	1.283.690.220	3.641.948.300	2.358.258.080
1803	5.587.493.136	10.514.250.356	4.926.757.220	627.885.034	512.158.174	-115.726.860	964.994.010	2.266.251.179	1.301.257.169
1804	5.764.885.656	7.462.492.334	1.697.606.678	1.492.927.573	1.607.641.614	114.714.041	671.293.919	4.650.244.072	3.978.950.153
1805	5.837.705.848	8.865.210.950	3.027.505.102	1.190.395.293	922.302.080	-268.093.213	2.662.061.482	3.509.295.232	847.233.750
1806	6.587.150.292	8.201.116.990	1.613.966.698	874.672.543	1.058.386.020	183.713.477	1.286.686.057	5.395.402.285	4.108.716.228
1807	5.422.272.321	7.971.169.005	2.548.896.684	791.190.145	1.093.992.120	302.801.975	1.750.335.932	4.620.341.110	2.870.005.178
1808	1.966.375.040	802.980.620	-1.163.394.420				61.934.860	3.648.690.200	3.586.755.340
1809	4.531.952.809	7.342.270.330	2.810.317.521						
1810	9.564.761.528	10.219.063.660	654.302.132						
1811	21.559.960.503	4.323.864.845	-17.236.095.658						
1812	17.334.364.752	6.927.589.310	-10.406.775.442						
1813	18.082.171.524	6.261.978.630	-11.820.192.894						
1814	13.634.948.656	6.579.572.250	-7.055.376.406	1.122.994.999	1.344.437.280	221.442.281	1.248.892.784	3.235.588.150	1.986.695.366
1815	13.152.834.877	7.615.463.857	-5.537.371.020	2.313.343.521	1.146.458.437	-1.166.885.084	2.264.823.674	1.958.794.477	-306.029.197
1816	9.955.800.491	4.186.393.042	-5.769.407.449	1.404.066.305	1.576.569.974	172.503.669	478.681.419	2.441.817.048	1.963.135.629

continuação

PAÍS	INGLATERRA			HOLANDA			FRANÇA		
ANO	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**
1817	9.078.974.120	6.169.867.242	-2.909.106.878	1.102.100.069	599.390.318	-502.709.751	239.789.665	1.130.003.219	890.213.554
1818	7.791.558.427	6.924.400.890	-867.157.537	1.146.237.514	681.295.932	-464.941.582	443.368.455	1.471.286.660	1.027.918.205
1819	7.466.156.336	4.209.988.095	-3.256.168.241	517.451.503	594.670.362	77.218.859	307.249.522	649.585.773	342.336.251
1820	7.763.220.528	3.951.809.536	-3.811.410.992	404.536.832	632.982.041	228.445.209	194.518.254	460.481.970	265.963.716
1821	8.634.577.935	4.084.568.766	-4.550.009.169	449.857.164	526.681.400	76.824.236	188.089.044	447.123.068	259.034.024
1822									
1823	7.980.231.244	3.966.188.332	-4.014.042.912	403.944.130	323.633.183	-80.310.947	160.923.854	266.189.223	105.265.369
1824	8.625.663.128	3.363.444.340	-5.262.218.788				264.322.219	198.859.010	-65.463.209
1825	6.945.089.655	6.812.676.171	-132.413.484				359.491.266	260.041.220	-99.450.046
1826	6.869.787.414	3.189.235.010	-3.680.552.404				375.124.657	182.230.740	-192.893.917
1827	7.010.393.104	4.573.367.779	-2.437.025.325				267.095.559	114.551.200	-152.544.359
1828	6.010.719.997	4.582.564.982	-1.428.155.015				181.495.096	105.660.798	-75.834.298
1829	6.620.538.568	3.134.527.618	-3.486.010.950				148.523.178	173.964.049	25.440.871
1830	6.562.403.412	3.327.339.687	-3.235.063.725				189.106.438	162.008.232	-27.098.206
1831	5.101.088.818	3.508.476.732	-1.592.612.086				192.983.100	90.810.298	-102.172.802
Total	**287.003.693.362**	**208.651.426.537**	**-78.352.266.825**	**20.992.453.231**	**14.675.138.506**	**-6.317.314.725**	**19.346.013.554**	**41.965.790.469**	**22.619.776.915**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

***Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absolutos).**

PAÍS	HAMBURGO			RÚSSIA			SUÉCIA		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1796	1.634.468.644	5.474.545.984	3.840.077.340	1.644.090.744	158.966.038	-1.485.124.706	673.064.648	165.236.356	-507.828.292
1797	1.501.741.842	3.354.738.241	1.852.996.399	2.114.937.100	165.169.844	-1.949.767.256	634.454.761	159.161.940	-475.292.821
1798	1.741.026.402	3.243.365.807	1.502.339.405	1.336.364.177	62.978.340	-1.273.385.837	301.858.699	205.086.888	-96.771.811
1799	2.717.347.497	3.455.170.025	737.822.528	1.796.873.364	93.764.140	-1.703.109.224	1.495.612.022	236.517.230	-1.259.094.792
1800	2.121.965.705	5.850.050.989	3.728.085.284	1.497.237.325	78.483.213	-1.418.754.112	1.163.554.839	148.199.886	-1.015.354.953
1801	2.485.454.954	8.082.050.633	5.596.595.679	2.813.625.195	53.763.301	-2.759.861.894	415.639.535	192.916.887	-222.722.648
1802	1.835.625.666	3.377.917.895	1.542.292.229	2.025.617.846	207.788.950	-1.817.828.896	788.947.605	174.627.852	-614.319.753
1803	1.436.965.885	2.817.077.377	1.380.111.492	1.696.889.713	172.770.078	-1.524.119.635	703.129.134	139.101.155	-564.027.979
1804	1.417.103.849	2.522.498.549	1.105.394.700	1.634.352.182	322.882.238	-1.311.469.944	620.044.565	132.520.916	-487.523.649
1805	1.269.113.522	3.284.216.197	2.015.102.675	2.745.463.566	321.096.267	-2.424.367.299	930.368.034	270.572.205	-659.795.829
1806	1.241.804.660	2.608.950.772	1.367.146.112	2.385.011.124	316.717.510	-2.068.293.614	461.462.548	126.963.275	-334.499.273
1807	898.408.042	1.578.062.695	679.654.653	623.149.333	387.144.160	-236.005.173	733.355.130	181.270.770	-552.084.360
1808	1.695.200	49.423.600	47.728.400				14.745.920	25.210.600	10.464.680
1809				137.136.160	14.230.450	-122.905.710	64.451.210	130.103.530	65.652.320
1810				269.111.880	75.652.755	-193.459.125	41.400	70.631.300	70.589.900
1811								12.103.600	12.103.600
1812				363.004.104	2.099.900	-360.904.204	138.205.600	18.209.280	-119.996.320
1813				1.336.677.597	277.922.437	-1.058.755.160	509.963.780	180.489.417	-329.474.363
1814	284.944.658	673.405.730	388.461.072	1.755.835.860	584.483.935	-1.171.351.925	622.232.210	122.921.040	-499.311.170
1815	748.739.346	1.262.837.610	514.098.264	1.618.812.225	399.171.245	-1.219.640.980	735.821.411	143.011.642	-592.809.769
1816	810.080.745	2.525.085.999	1.715.005.254	1.556.698.087	453.056.061	-1.103.642.026	522.094.143	146.246.475	-375.847.668

continuação

PAÍS	HAMBURGO			RÚSSIA			SUÉCIA		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1817	446.990.401	2.760.403.061	2.313.412.660	1.294.499.809	293.341.755	-1.001.158.054	433.060.296	105.150.505	-327.909.791
1818	857.899.331	2.455.428.590	1.597.529.259	1.358.125.132	160.391.620	-1.197.733.512	540.934.307	88.242.132	-452.692.175
1819	708.784.502	1.285.402.516	576.618.014	601.198.306	123.392.645	-477.805.661	400.413.439	97.928.130	-302.485.309
1820	347.024.083	1.793.888.534	1.446.864.451	836.552.840	525.622.241	-310.930.599	315.211.511	64.122.132	-251.089.379
1821	485.662.871	985.473.320	499.810.449	1.105.070.513	555.774.480	-549.296.033	436.459.930	82.067.065	-354.392.865
1822									
1823	461.623.964	519.382.138	57.758.174	449.287.819	115.294.205	-333.993.614	555.929.482	88.607.624	-467.321.858
1824	557.570.668	178.943.327	-378.627.341	839.664.421	145.932.140	-693.732.281	393.602.480	128.992.970	-264.609.510
1825	501.187.793	184.121.125	-317.066.668	838.336.162	124.081.470	-714.254.692	345.025.220	113.209.540	-231.815.680
1826	531.041.412	325.716.730	-205.324.682	527.850.704	122.673.670	-405.177.034	328.021.735	115.068.060	-212.953.675
1827	463.336.356	559.791.392	96.455.036	644.649.933	140.872.800	-503.777.133	309.843.588	89.924.460	-219.919.128
1828	213.462.752	377.946.028	164.483.276	752.509.521	129.988.735	-622.520.786	281.357.010	79.041.386	-202.315.624
1829	237.378.798	176.445.276	-60.933.522	526.802.015	98.818.191	-427.983.824	237.495.670	110.312.202	-127.183.468
1830	226.528.115	378.531.807	152.003.692	693.457.975	185.619.671	-507.838.304	298.813.465	132.810.018	-166.003.447
1831	155.479.182	337.498.177	182.018.995	273.703.475	142.854.053	-130.849.422	222.250.640	114.191.542	-108.059.098
Total	**28.340.456.845**	**62.478.370.124**	**34.137.913.279**	**40.092.596.207**	**7.012.798.538**	**-33.079.797.669**	**16.627.465.967**	**4.390.770.010**	**-12.236.695.957**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

***Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absolutos).**

PAÍS	ITÁLIA			ALEMANHA			PRÚSSIA		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1796	1.134.532.268	2.598.271.614	1.463.739.346	45.766.392	69.504.000	23.737.608	201.240.985	106.437.180	-94.803.805
1797	770.149.472	1.449.318.531	679.169.059	136.561.075	43.763.994	-92.797.081	637.545.959	176.973.038	-460.572.921
1798	928.869.867	2.232.147.883	1.303.278.016	88.231.480	67.824.732	-20.406.748	795.738.160	204.665.991	-591.072.169
1799	701.412.385	1.935.010.640	1.233.598.255	116.139.115	59.195.420	-56.943.695	803.013.421	151.131.140	-651.882.281
1800	1.527.285.348	4.035.762.391	2.508.477.043			0	766.555.730	839.452.156	72.896.426
1801	1.249.308.550	3.550.232.732	2.300.924.182			0	1.006.264.218	1.026.895.512	20.631.294
1802	1.284.517.615	3.458.883.649	2.174.366.034			0	699.955.167	66.068.025	-633.887.142
1803	1.345.084.482	3.111.689.074	1.766.604.592			0	485.256.087	317.203.966	-168.052.121
1804	2.098.221.633	2.757.858.306	659.636.673			0	1.742.109.263	81.994.311	-1.660.114.952
1805	1.983.993.514	3.048.765.027	1.064.771.513			0	1.203.040.712	303.178.690	-899.862.022
1806	1.234.184.812	3.386.274.054	2.152.089.242			0	66.798.848	7.536.200	-59.262.648
1807	1.717.966.963	2.751.236.005	1.033.269.042			0	21.510.540	405.000	-21.105.540
1808	58.295.662	364.358.880	306.063.218			0	2.000.000		-2.000.000
1809	1.168.970.450	716.327.210	-452.643.240			0			0
1810	642.932.299	602.212.270	-40.720.029			0			0
1811	1.567.228.385	1.158.108.560	-409.119.825			0			0
1812	729.011.930	641.358.720	-87.653.210			0			0
1813	893.748.361	610.516.770	-283.231.591			0	7.644.560		-7.644.560
1814	1.071.373.345	2.235.892.125	1.164.518.780			0	394.169.426	114.907.980	-279.261.446
1815	1.214.479.373	3.491.496.782	2.277.017.409			0	735.051.933	64.737.360	-670.314.573
1816	758.015.315	2.671.406.482	1.913.391.167			0	583.977.074	131.158.926	-452.818.148

continuação

PAÍS	ITÁLIA			ALEMANHA			PRÚSSIA		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1817	851.033.265	1.449.784.878	598.751.613			0	408.661.712	61.192.811	-347.468.901
1818	3.504.147.003	2.074.873.001	-1.429.274.002			0	304.543.878	113.129.645	-191.414.233
1819	2.165.976.459	1.573.292.195	-592.684.264			0	482.681.217	46.177.210	-436.504.007
1820	1.215.072.668	1.400.159.672	185.087.004			0	661.569.074	39.227.684	-622.341.390
1821	469.924.760	1.011.378.646	541.453.886			0	1.161.989.222	6.137.500	-1.155.851.722
1822			0			0			0
1823	595.215.766	645.323.016	50.107.250			0	369.477.280	15.997.840	-353.479.440
1824	770.104.780	591.567.950	-178.536.830			0	844.794.412	28.893.980	-815.900.432
1825	427.529.354	548.796.925	121.267.571			0	369.265.432	16.288.890	-352.976.542
1826	575.989.468	540.542.245	-35.447.223			0	162.932.201	10.843.050	-152.089.151
1827	618.502.552	583.584.302	-34.918.250			0	90.943.084	8.810.400	-82.132.684
1828	291.408.284	502.185.639	210.777.355			0	117.711.630	2.278.600	-115.433.030
1829	316.182.728	294.014.403	-22.168.325			0	52.532.543	2.821.100	-49.711.443
1830	295.205.813	584.460.303	289.254.490			0	26.956.000	18.832.890	-8.123.110
1831	368.409.297	639.621.562	271.212.265			0	25.782.920	38.308.779	12.525.859
Total	**36.544.284.226**	**59.246.712.442**	**22.702.428.216**	**386.698.062**	**240.288.146**	**-146.409.916**	**15.231.712.688**	**4.001.685.854**	**-11.230.026.834**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

***Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796- 1831) (valores absolutos).**

PAÍS	CASTELA			DINAMARCA			ESTADOS UNIDOS		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1796	382.166.607	633.987.731	251.821.124	13.053.865	143.667.546	130.613.681	105.928.135	440.985.822	335.057.687
1797	455.785.007	704.493.012	248.708.005	112.299.162	254.021.082	141.721.920	375.198.736	265.757.938	-109.440.798
1798	606.017.637	1.363.822.179	757.804.542	92.321.640	371.439.622	279.117.982	289.029.500	283.501.827	-5.527.673
1799	1.188.693.637	1.532.554.326	343.860.689	116.174.937	272.171.920	155.996.983	502.108.738	630.271.540	128.162.802
1800	1.274.217.666	1.268.699.548	-5.518.118	87.572.570	762.091.823	674.519.253	638.159.439	704.409.900	66.250.461
1801	708.850.166	949.596.879	240.746.713	63.789.680	166.016.448	102.226.768	2.490.061.040	443.865.070	-2.046.195.970
1802	879.877.362	809.640.981	-70.236.381	38.695.700	97.659.600	58.963.900	880.591.700	401.267.355	-479.324.345
1803	925.415.150	955.178.089	29.762.939	13.063.690	112.144.760	99.081.070	1.226.274.222	529.298.980	-696.975.242
1804	725.705.420	827.673.864	101.968.444	158.282.103	222.178.072	63.895.969	1.409.636.004	334.727.050	-1.074.908.954
1805	979.974.058	1.095.184.665	115.210.607	304.706.110	78.125.165	-226.580.945	421.752.251	826.238.110	404.485.859
1806	1.204.506.810	1.461.863.875	257.357.065	62.602.092	54.000.410	-8.601.682	915.999.641	458.334.635	-457.665.006
1807	762.278.190	1.577.211.285	814.933.095	140.277.752	87.089.521	-53.188.231	947.271.945	569.586.810	-377.685.135
1808	469.991.268	819.617.520	349.626.252	15.520.000		-15.520.000	74.235.536	82.382.800	8.147.264
1809	1.564.628.323	1.212.968.539	-351.659.784				1.218.591.684	268.786.900	-949.804.784
1810	2.612.859.596	1.254.150.367	-1.358.709.229				3.767.967.598	236.282.655	-3.531.684.943
1811	2.030.479.218	759.265.323	-1.271.213.895				13.073.393.454	629.772.100	-12.443.621.354
1812	2.158.792.756	842.865.765	-1.315.926.991				13.627.718.244	1.940.511.260	-11.687.206.984
1813	4.036.980.993	2.188.437.562	-1.848.543.431				6.021.094.600	361.103.627	-5.659.990.973
1814	1.992.438.778	2.372.540.819	380.102.041	47.307.563	12.634.655	-34.672.908	445.690.119	199.173.775	-246.516.344
1815	855.765.425	2.305.445.927	1.449.680.502	82.723.507	63.648.345	-19.075.162	868.346.868	1.034.905.130	166.558.262
1816	844.250.630	1.391.552.761	547.302.131	56.195.248	36.971.980	-19.223.268	864.640.940	575.379.960	-289.260.980

continuação

PAÍS	CASTELA			DINAMARCA			ESTADOS UNIDOS		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1817	1.193.870.060	1.808.729.033	614.858.973	45.298.638	18.962.735	-26.335.903	541.679.951	465.266.575	-76.413.376
1818	1.163.034.928	2.005.292.444	842.257.516	58.207.764	51.380.170	-6.827.594	1.586.941.254	219.297.410	-1.367.643.844
1819	1.121.762.068	1.945.514.369	823.752.301	189.230.758	53.991.375	-135.239.383	543.376.820	189.791.260	-353.585.560
1820	837.487.278	2.020.268.804	1.182.781.526	18.498.399	28.636.229	10.137.830	126.375.822	166.126.160	39.750.338
1821	843.067.030	1.404.448.219	561.381.189	52.593.432	67.384.637	14.791.205	242.337.810	246.657.790	4.319.980
1822									
1823	912.833.560	1.673.916.684	761.083.124	7.054.816	41.950.842	34.896.026	101.354.658	144.300.550	42.945.892
1824	485.644.650	2.834.825.950	2.349.181.300	95.697.977	86.758.440	-8.939.537	188.872.086	216.444.760	27.572.674
1825	1.891.594.444	1.545.279.320	-346.315.124	105.050.315	72.251.620	-32.798.695	133.672.690	654.104.390	520.431.700
1826	319.253.365	1.112.176.189	792.922.824	105.462.556	50.815.390	-54.647.166	192.759.930	211.341.210	18.581.280
1827	319.674.485	1.045.655.055	725.980.570	178.889.020	32.531.840	-146.357.180	109.667.210	155.199.470	45.532.260
1828	346.243.660	1.308.533.968	962.290.308	26.045.356	18.831.510	-7.213.846	75.120.260	164.211.380	89.091.120
1829	350.128.666	1.517.179.982	1.167.051.316	47.270.748	15.361.592	-31.909.156	77.693.756	145.334.149	67.640.393
1830	255.594.488	1.440.857.020	1.185.262.532	2.237.040	15.868.480	13.631.440	74.909.385	66.553.143	-8.356.242
1831	217.531.432	1.179.376.212	961.844.780	2.798.377	14.558.320	11.759.943	77.494.560	139.116.793	61.622.233
Total	**36.917.394.811**	**49.168.804.266**	**12.251.409.455**	**2.338.920.815**	**3.303.144.129**	**964.223.314**	**54.235.946.586**	**14.400.288.284**	**-39.835.658.302**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

***Superavit* das importações e exportações portuguesas para as Nações estrangeiras (1796-1831) (valores absolutos).**

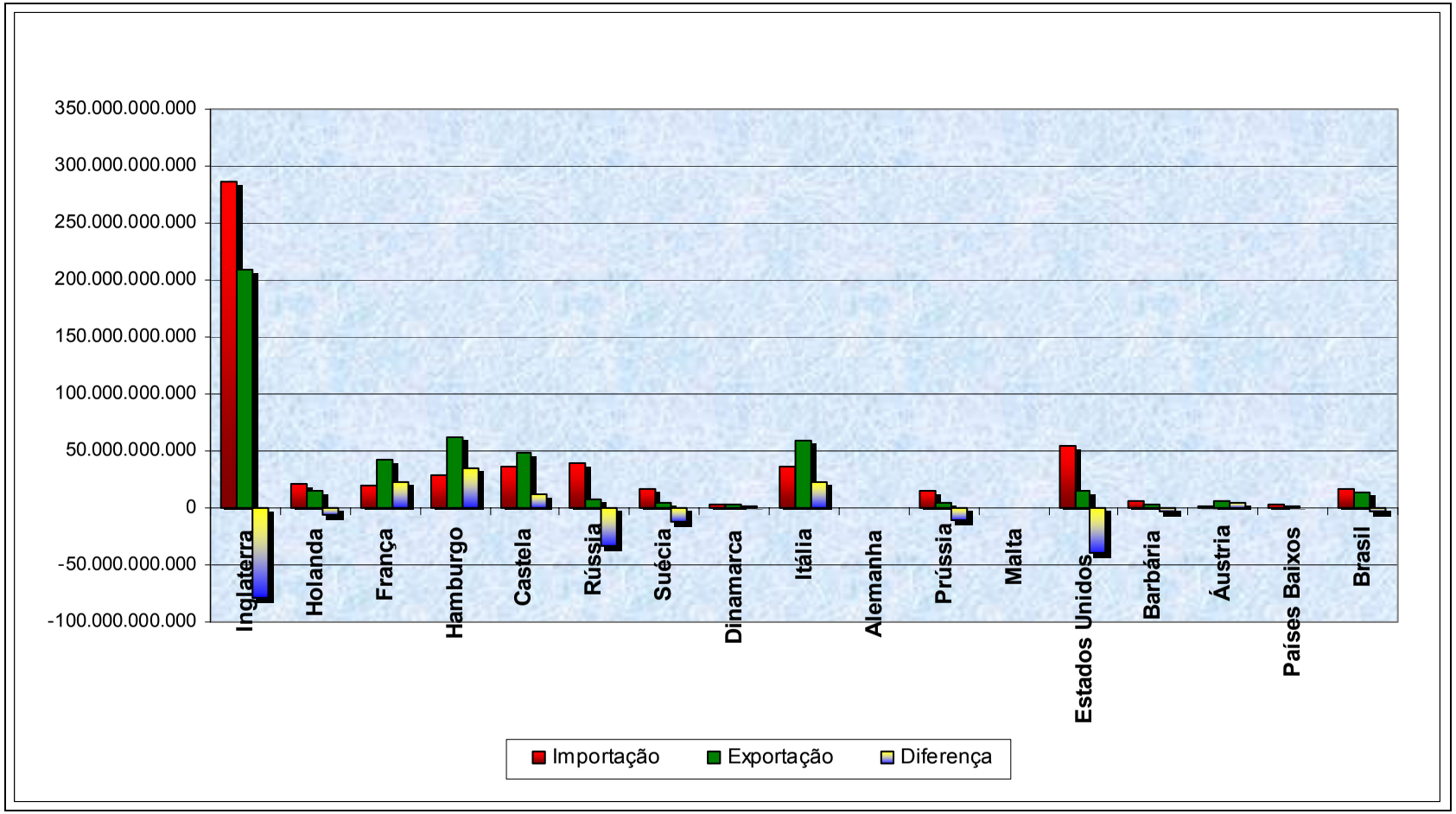
PAÍS	BAVÁRIA			ÁUSTRIA			PAÍSES BAIXOS			BRASIL		
ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇA
1796	814.218.582	789.030.379	-25.188.203									
1797	1.309.888.580	561.632.474	-748.256.106									
1798	292.155.980	138.727.012	-153.428.968									
1799	130.410.440	134.271.630	3.861.190									
1800	579.911.100	176.095.039	-403.816.061									
1801	1.433.209.382	221.678.918	-1.211.530.464									
1802	298.031.756	51.260.685	-246.771.071									
1803	55.854.045	81.256.375	25.402.330									
1804	106.472.505	138.251.175	31.778.670									
1805	128.111.189	130.019.705	1.908.516									
1806	120.042.354	179.959.115	59.916.761									
1807	88.301.960	181.997.850	93.695.890									
1808	75.805.316	18.374.400	-57.430.916									
1809	148.234.596	173.535.780	25.301.184									
1810	194.210.938	63.967.430	-130.243.508									
1811	473.222.165	30.810.500	-442.411.665									
1812	51.089.112	85.963.760	34.874.648									
1813	92.644.460	50.255.845	-42.388.615									
1814	38.521.320	91.403.105	52.881.785									
1815	84.323.720	98.737.610	14.413.890									
1816	35.443.640	43.069.365	7.625.725									

continuação

PAÍS	BAVÁRIA			ÁUSTRIA			PAÍSES BAIXOS			BRASIL		
ANO	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**
1817	55.981.720	10.981.030	-45.000.690	116.123.072	897.070.697	780.947.625						
1818	37.642.070	61.614.925	23.972.855	887.464.181	621.747.015	-265.717.166						
1819	19.385.960	48.977.380	29.591.420	360.073.727	472.693.985	112.620.258						
1820	2.685.280	4.772.383	2.087.103	76.234.591	490.246.116	414.011.525						
1821	6.116.400	9.300.308	3.183.908	84.556.040	740.470.773	655.914.733						
1822												
1823	1.468.800	3.025.141	1.556.341	20.539.660	371.856.444	351.316.784						
1824	8.034.260		-8.034.260	20.830.243	485.163.397	464.333.154	489.639.743	240.410.200	-249.229.543			
1825	11.265.320	11.638.910	373.590	73.812.607	190.029.140	116.216.533	412.853.783	259.436.738	-153.417.045			
1826	17.577.600	12.000	-17.565.600	63.619.790	298.526.933	234.907.143	358.192.865	224.427.650	-133.765.215			
1827	24.971.792	31.920	-24.939.872	83.393.042	516.920.700	433.527.658	360.965.662	235.842.027	-125.123.635	4.324.043.868	3.251.770.001	-1.072.273.867
1828	13.426.046	5.679.430	-7.746.616	87.357.355	237.158.092	149.800.737	268.283.903	205.485.643	-62.798.260	3.354.055.885	3.063.197.356	-290.858.529
1829		1.079.560	1.079.560	45.672.252	126.350.461	80.678.209	295.784.140	424.842.069	129.057.929	2.987.050.639	3.538.833.108	551.782.469
1830			0	16.111.314	470.946.866	454.835.552	202.161.900	199.221.710	-2.940.190	3.624.690.814	3.035.852.708	-588.838.106
1831	25.964.305	6.052.760	-19.911.545	50.500.712	222.706.070	172.205.358	127.514.704	199.785.290	72.270.586	2.927.441.534	1.425.583.461	-1.501.858.073
Total	**6.774.622.693**	**3.603.463.899**	**-3.171.158.794**	**1.986.288.586**	**6.141.886.689**	**4.155.598.103**	**2.515.396.700**	**1.989.451.327**	**-525.945.373**	**17.217.282.740**	**14.315.236.634**	**-2.902.046.106**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 18: Comparação entre importações e exportações portuguesas das Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.2 ANÁLISE DAS REEXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS

Analisaremos, em primeiro lugar, a posição relativa das Nações estrangeiras no comércio de reexportações portuguesas de produtos brasileiros, no período estudado. Em seguida, a participação dos países compradores de produtos brasileiros, em valor absoluto e percentual, e, por último compararemos a importação total portuguesa de produtos brasileiros com as reexportações totais de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras.

3.2.1 PORTUGAL – REEXPORTAÇÕES DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS: POSIÇÃO

Consideraremos aqui o movimento de exportações portuguesas de produtos brasileiros, que resultam na seguinte classificação: Hamburgo; Itália; Inglaterra; França; Castela; Holanda; Áustria; Prússia; Rússia; Dinamarca; Suécia; Países Baixos; Barbária; Alemanha; Estados Unidos e Malta. Portanto, 16 países compradores de produtos brasileiros, via Portugal, no período de 1796 a 1831. A posição ocupada por Hamburgo durante todo o período está destacada em na tabela 23 e no gráfico 19.

Hamburgo, que já era o principal consumidor dos produtos brasileiros nos anos anteriores a 1796, como nos afirmam as cartas consulares de Hamburgo:

> Convencido do muito que V. Ex.ª se interessa na utilidade pública, e nos progressos do comércio da Nação portuguesa, sei que não será indiferente, à V. Ex.ª a notícia de que o negócio significante subsistente entre o Reino de Portugal e esta República foi e é, no presente ano, sumamente luzido, próspero e vantajoso aos Vassalos de Sua Majestade, principalmente no que respeita ao gênero de açúcar, pois, ao copioso consumo, que estas Refinadoras lhe deram, são devidos os crescidos preços a que subiu, com grande utilidade dos comerciantes portugueses, que o recebem do Brasil. Como o valor dos efeitos exportados dos Portos de Portugal para esta cidade, sobe anualmente a quatro milhões de Cruzados, quando a importação dos vários gêneros e manufaturas daqui puderam perfazer um milhão. Com pouca diferença, a balança pende conhecidamente a favor do Portugal. Perdoe

> V. Ex.ª esta digressão, e permita-me que recomende este comércio na Sua proteção, pois o considero um dos mais úteis ao Reino de Portugal.[1273]

Hamburgo era o principal importador de produtos brasileiros. Quanto à posição anual, oscilava entre a primeira e a quarta posições. Nos anos de 1796 a 1797, esteve na primeira posição, cedendo o lugar a Inglaterra em 1798 e 1799; retornou ao posto em 1800 e 1801. Já no ano 1802, recuou para o terceiro lugar, cedendo o primeiro lugar à Inglaterra e o segundo à França, retornando à segunda posição em 1803. Em 1804 e 1805, estava novamente na terceira posição; em 1806, foi superado pela França, Itália e Inglaterra indo para a quarta posição. Em 1807, retorna ao terceiro lugar, ultrapassando a Inglaterra. De 1808 a 1813, Hamburgo não manteve comércio com Portugal; em 1814, retornou de forma muito tímida, ocupando o sexto lugar. Já no ano de 1815, animou-se e passa ocupar a terceira posição, mas, de 1816 a 1818, retornou à velha posição do final do século 18, ou seja, a primeira posição; em 1819, o primeiro lugar passou a ser ocupado pela Itália, ficando aquele em segundo lugar, retornando à posição principal em 1821 e 1823, cedendo novamente lugar a Itália, ficando em segundo lugar. Nos anos de 1824 a 1825, declinou para a sexta posição, recuperou a quarta posição nos anos de 1826 a 1830, e, em 1831 passou a ocupar a terceira posição.

O contador geral do Império português, em seu relatório anual, justifica o enfraquecimento do comércio português com Hamburgo, deixando claro que, em primeiro lugar, está o comércio direto com o Brasil. Os hamburgueses, depois da abertura dos Portos brasileiros, procuraram fomentar este comércio e o realizaram de modo significativo nos anos após a independência do Brasil:

> É ocasionada esta diminuição pela interrupção das nossas relações comerciais com o Brasil; pois, não tendo Portugal os gêneros coloniais de permutação, nem para onde reexportar as mercadorias que daquela praça passa receber, tem absolutamente diminuído com esta o seu comércio que, existindo-lhe a necessidade dos mesmos gêneros coloniais, no seu mercado, para os introduzir por toda a Alemanha, Prússia, Silésia, Suécia e outras, tem procurado obter diretamente as suas transações com aquele Reino.[1274]

[1273] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, Hamburgo, 13 de agosto de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1274] **BGC**, 1824. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Também o cônsul Português em Hamburgo, Pedro Gabe Massarellos, lamenta o enfraquecimento do comércio português em Hamburgo e o aumento do comércio direto com o Brasil. Compara o número de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, com os do Brasil:

> Acabo de extrair para a Real Junta do Comércio os registros anuais da importação e exportação de mercancias entre esse Reino e esta República. O resultado é cada vez mais deplorável, pois o número dos navios, que no decurso do ano findo cá chegaram de Portugal, apesar de chegar a 20, contando alguns em lastro, enquanto que, do Brasil, em direitura, passa de 130 caixas de açúcar, trouxeram estes últimos 44.800, e desse Reino vieram um total 49 caixas.[1275]

A Itália era a segunda nação consumidora de produtos do Brasil. Analisando-se ano a ano, vê-se que, de 1796 a 1799, ocupou o terceiro lugar; em 1800, subiu para a segunda posição; em 1802, caiu para a quarta posição, retornando à terceira no ano de 1803. Em 1804 e 1805, estava novamente na quarta posição; em 1806, subiu para a segunda posição, ultrapassando Hamburgo e Inglaterra; permanecendo nesta até 1807. Nos anos críticos de 1808 a 1814, fixou-se entre a primeira e a terceira posições e a mantém até o final do período.

A Inglaterra era a terceira colocada no total do período de 1796 a 1831. No curso dos anos de 1096 a 1814, manteve sua posição entre o primeiro e o quarto lugares. Nos anos sucessivos, passou a ocupar o quinto lugar até o oitavo lugar, por vários anos, com exceção do ano de 1825, ocupando o primeiro lugar. A França era quarta consumidora de produtos do Brasil, no período de 1796 a 1831. Apresentou grande flutuações, passando da décima posição, no ano de 1796 e 1797, para a décima primeira, em 1798. Em 1799, chegou a ocupar a décima terceira posição. Já em 1800, subiu para a sétima posição e, no ano seguinte, subiu ainda mais, ocupando o quinto lugar. No ano de 1802, foi para a segunda posição até conseguir, em 1804, ocupar o primeiro lugar, retornando no ano seguinte à segunda posição.

[1275] Carta de Pedro Gabe de Massarellos, cônsul de Portugal em Hamburgo, ao Marques de Palmella, Hamburgo, em 4 de Janeiro, de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Em 1807, recuperou o primeiro lugar, permanecendo em 1808. A França nitidamente vinha conquistando o seu espaço no comércio com Portugal, superando a Inglaterra; mostrava toda a sua força indústria, comprando grandes quantidades de algodão. Nos de 1809 a 1813, não mantém comércio com Portugal. Em 1814, quando retorna, posicionou-se imediatamente em primeiro lugar, passando para o segundo, em 1815 e 1816. Os anos sucessivos, flutua entre a terceira e a sexta posições.

Castela ocupava o quinto lugar no total do período, mantendo no curso dos anos de 1796 a 1807, uma posição bastante estável entre a quinta e sexta posição. Os anos seguintes, até 1813, passou a ocupar posição privilegiada, superando os melhores clientes de Portugal, ou seja, Hamburgo, Inglaterra, Itália, passando para o primeiro lugar em 1813; já no ano de 1814, retornou à quarta posição. Nos anos de 1815 a 1827, flutuou entre a terceira e a quarta posições, voltando a ocupar a primeira posição nos anos de 1828 a 1830 e, em 1831, recuou ao segundo lugar. Os demais países – Holanda, Áustria, Prússia, Rússia, Dinamarca, Suécia, Países Baixos, Barbária, Alemanha, Estados Unidos e Malta – tinham posições menos significativas no comércio de reexportações de produtos do Brasil, ocupando quase sempre os últimos lugares, atingindo, no máximo 4,1% do total no período de 1796 a 1831.

Tabela 23: Posição das reexportações portuguesas para as Nações estrangeiras de produtos brasileiros (1796-1831).

Anos	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º	10.º	11.º	12.º	13.º	14.º
1796	**Hamburgo**	Inglaterra	Itália	Holanda	Castela	Prússia	Alemanha	Suécia	Malta	França	Dinamarca	Barbária	Rússia	EUA
1797	**Hamburgo**	Inglaterra	Itália	Holanda	Prússia	Castela	Alemanha	Dinamarca	Suécia	França	Barbária	Rússia	EUA	
1798	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	Dinamarca	Prússia	Alemanha	Suécia	Barbária	Holanda	França	Rússia		
1799	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Castela	Dinamarca	Holanda	Prússia	Alemanha	Suécia	Rússia	Barbária			
1800	**Hamburgo**	Itália	Inglaterra	Prússia	Castela	Dinamarca	França	Rússia	Holanda	Barbária	Suécia	EUA		
1801	**Hamburgo**	Itália	Inglaterra	Prússia	França	Castela	Dinamarca	Suécia	Holanda	Barbária	Rússia	EUA		
1802	Inglaterra	França	**Hamburgo**	Itália	Holanda	Castela	Suécia	Barbária	Prússia	Dinamarca	Rússia	EUA		
1803	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	França	Holanda	Castela	Prússia	Rússia	Dinamarca	Suécia	Barbária	EUA		
1804	França	Inglaterra	**Hamburgo**	Itália	Holanda	Castela	Dinamarca	Rússia	Prússia	Suécia	Barbária			
1805	Inglaterra	França	**Hamburgo**	Itália	Holanda	Castela	Prússia	Suécia	Rússia	Dinamarca	Barbária	EUA		
1806	França	Itália	Inglaterra	**Hamburgo**	Holanda	Castela	Rússia	Suécia	Barbária	Prússia	Dinamarca			
1807	França	Itália	**Hamburgo**	Inglaterra	Castela	Holanda	Rússia	Suécia	Barbária	EUA	Dinamarca			
1808	França	Inglaterra	Castela	Itália	Barbária	Suécia								
1809	Inglaterra	Itália	Castela	Barbária	Suécia	Rússia								
1810	Inglaterra	Castela	Itália	Rússia	Barbária	Suécia								
1811	Inglaterra	Itália	Castela	EUA	Barbária									
1812	Itália	Inglaterra	Castela	EUA	Barbária	Rússia	Suécia							
1813	Castela	Inglaterra	Itália	Rússia	EUA	Barbária	Suécia							
1814	França	Itália	Inglaterra	Holanda	Castela	**Hamburgo**	Rússia	Prússia	Suécia	Barbária	Dinamarca	EUA		
1815	Itália	França	**Hamburgo**	Castela	Inglaterra	Holanda	Rússia	Suécia	Prússia	Dinamarca	Barbária	EUA		
1816	**Hamburgo**	França	Itália	Holanda	Castela	Inglaterra	Rússia	EUA	Prússia	Suécia	Barbária	Dinamarca		

continuação

Anos	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º	10.º	11.º	12.º	13.º	14.º
1817	**Hamburgo**	Inglaterra	Itália	Castela	França	Áustria	Holanda	Rússia	Suécia	Prússia	Barbária	Dinamarca		
1818	**Hamburgo**	Itália	França	Castela	Inglaterra	Áustria	Holanda	Rússia	Prússia	Barbária	Suécia	Dinamarca		
1819	Itália	**Hamburgo**	Castela	França	Áustria	Holanda	Inglaterra	Prússia	Rússia	Barbária	Suécia	Dinamarca		
1820	**Hamburgo**	Itália	Castela	Áustria	França	Rússia	Holanda	Inglaterra	Dinamarca	Prússia	Suécia	Barbária		
1821	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Rússia	Castela	França	Holanda	Inglaterra	Dinamarca		Barbária			
1822														
1823	Itália	**Hamburgo**	Áustria	Castela	Inglaterra	França	Holanda	Rússia	Prússia	Dinamarca	Suécia			
1824	Castela	Áustria	Itália	França	Países Baixos	**Hamburgo**	Inglaterra	Rússia	Prússia	Suécia				
1825	Inglaterra	Itália	Castela	França	Áustria	**Hamburgo**	Países Baixos	Rússia	Barbária	Suécia	EUA			
1826	Itália	Áustria	Castela	**Hamburgo**	França	Países Baixos	Rússia	Inglaterra	Prússia	Suécia				
1827	Áustria	Itália	Castela	**Hamburgo**	Países Baixos	França	Inglaterra	Rússia	Suécia	Dinamarca				
1828	Castela	Itália	Áustria	**Hamburgo**	França	Países Baixos	Inglaterra	Rússia	Barbária	Suécia	Dinamarca			
1829	Castela	Itália	Países Baixos	**Hamburgo**	Áustria	França	Rússia	Inglaterra	EUA	Dinamarca	Suécia			
1830	Castela	Áustria	Itália	**Hamburgo**	Países Baixos	França	Rússia	Inglaterra	Prússia	Dinamarca	EUA	Suécia		
1831	Itália	Castela	**Hamburgo**	Áustria	Países Baixos	França	Inglaterra	Suécia	Rússia	Dinamarca	Barbária			

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.2.2 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: REEXPORTAÇÕES DE PRODUTOS BRASILEIROS

Nossa análise incidirá sobre o movimento de reexportação de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras, que indubitavelmente, é o diferencial no comércio português para estas Nações, gerando grandes vantagens econômicas, muito superior as outras Nações**:**

> Se ajuntarmos a massa total do valor destes dois gêneros, açúcar e café, e o valor dos outros diferentes gêneros de importação que fizeram, no respectivo mapa, veremos em toda a sua evidencia a grande verdade de que os gêneros do Brasil, que se exportam para a Europa, constituem já um fundo de riquezas em exportação de que não há exemplo em nenhuma outra Nação que, para aumentar e aperfeiçoar a produção desses gêneros ou criar novos, os mesmos cuidados bastam um país onde a natureza conspira para o seu engrandecimento.[1276]

Comparando os dados quantitativos às notas do contador do Império, na introdução das balanças e nas cartas consulares de Hamburgo, notamos o diferencial que esses produtos faziam no balanço total do comércio português e, ao mesmo tempo, comprovamos que a perda do Brasil foi fatal para Portugal: "Concorrem para este avanço a grande exportação de produções do reino e do Brasil. São estes produtos que em muitos anos faziam pender a Balança do comércio a nosso favor, por constar a dita Exportação de gêneros supérfluos de cujo comércio resulta ao Estado o ganho."[1277]

Encontramos na introdução da balança de 1807 a confirmação da importância dos produtos do Brasil como os principais responsáveis pelas vantagens lucrativas do comércio português "...na presente época, é inegável que, quem fez a opulência deste comércio, ainda mesmo nestes calamitosos tempos em que geme toda a Europa, foi a Importação das produções

---

[1276] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drumond ao Francisco Carneiro de Campos Hamburgo 31 de dezembro de 1832. Carta Intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1277] **BGC**, 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

dos nossos Domínios, pois deles nos servimos para pagar às Nações estrangeiras, uma parte da nossa divida."[1278]

Para compreendermos a representação absoluta, isto é, o valor efetivo das mercadorias exportadas por Portugal no período, observamos a tabela 24 e o gráfico 19.

O gráfico mostra com clareza os quatro principais compradores de produtos brasileiros, denominamos grupo I, composto por Hamburgo, Itália, Inglaterra e França. A afirmação de supremacia de Hamburgo na aquisição de produtos do Brasil, no período anterior à abertura dos portos, é confessada pelo próprio autor da Balança: "contudo, devemos confessar que ela foi e é presentemente uma das maiores importadoras de efeitos do Brasil".[1279]

As importações efetuadas por Hamburgo, junto a Portugal, de produtos brasileiros no período de 1796 a 1831, denotam flutuações consideráveis, pois passou de cinco milhares de contos, em 1796, a três milhares de contos, em 1797, atingindo quase três milhares; em 1798, permaneceu na casa dos três milhares de contos em 1799, subindo para cinco em 1800, e atingiu o ponto máximo em 1801, com sete milhares de contos. Em 1802, sofreu forte queda para três milhares; nos anos seguintes, não é diferente: continua decaindo a dois milhares de contos, permanecendo nesta faixa de 1803 a 1806, chegando atingir, em 1807, apenas um milhar de contos. De 1808 a 1813, Hamburgo não participa do comércio de Portugal, primeiro, devido aos bloqueios impostos aos mares do Norte e Báltico; depois, porque, a partir de 1810, foi incorporado ao império francês, juntamente com Lübeck e Bremen, só integrando a Confederação Germânica a partir de 1815.[1280] Em 1814, voltou a importar produtos brasileiros, soma ainda bastante insignificante de somente meio milhar de contos; voltou a importar, de 1815 e 1820, a soma de um a dois milhares de contos. De 1821 a 1831,

[1278] **BGC**, 1807. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1279] **BGC**, 1818. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

percebe-se uma forte queda de importação de produtos do Brasil no comércio hamburguês, não chegando a atingir meio milhar de contos, quase desaparecendo em 1824. O motivo desse declínio se dá devido ao comércio direto que Hamburgo iniciou de forma mais incisiva a partir da década de 1820:

> Quanto ao presente estado do comércio de Portugal nesta praça, sinto dever referir que não se recorda aqui uma época de maior decadência no valor dos produtos do Reino Unido, e da China. A mínima concorrência de especulantes, atraídos no outono passado pelo estado favorável do mercado baiano, foi a principal causa que arrastou os preços do açúcar.[1281]

Na verdade, logo depois da abertura dos portos brasileiros, ainda que em pouca quantidade, já vinha exercendo comércio direto: "O número das embarcações vindas em direitura do Brasil já excede 40, quando no ano passado nem era a metade".[1282] Hamburgo fecha o período com a soma de 24,6% do total das importações de produtos brasileiros, reexportados por Portugal. O comércio com Hamburgo sempre foi muito importante para Portugal, o principal consumidor dos seus produtos coloniais: "Hamburgo, sendo um dos maiores portos dos gêneros dos trópicos, entretanto, é este porto o canal por onde se esgota uma boa parte do açúcar produzido no Brasil. Isto merece uma meditação refletida". [1283]

O autor das Balanças de comércio, por várias anos, menciona Hamburgo como o principal comprador dos produto coloniais;[1284] fala das flutuações comerciais, do

---

[1280] NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Beck, 1994. p. 29.

[1281] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves. Hamburgo, 21 de junho, 1821. Arquivo Torre do Tombo. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1282] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a José Accursio das Neves e Secretário da Real Junta do Comércio, Navegação de Lisboa. Hamburgo, 19 de novembro de 1819. Arquivo Torre do Tombo. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1283] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Francisco Carneiro de Campos Hamburgo 31 de dezembro de 1832. Carta intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1284] **BGC**, 1806. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

enfraquecimento que comércio com Hamburgo tem sofrido devido às situações de guerras de bloqueios e contrabloqueios acontecidos continuamente em seu porto. De fato, como vimos no capítulo anterior, o porto de Hamburgo era disputadíssimo entre Inglaterra e França, situação que vinha persistindo há anos: "Esta república sempre foi depósito das nossas produções coloniais, porém, tem enfraquecido o seu comércio pelos contínuos bloqueios dos seus Portos de Mar".[1285] Eram os produtos coloniais que faziam render a Balança a favor de Portugal; contudo, a abertura dos portos do Brasil às Nações tem ocasionado grandes diferenças no comércio Português. "A Exportação dos gêneros coloniais faziam alguns anos render a balança a nosso favor, porém, a franca entrada das Nações nos Estados do Brasil tem ocasionando grandes diferenças nas Praças de Lisboa e Porto".[1286]

Foi principalmente o comércio de Portugal com a praça de Hamburgo que sofreu significativa decadência na movimentação de produtos brasileiros, ocasionando grandes diferenças na economia portuguesa, pois, não havendo mais os efeitos das colônias e os produtos das próprias fábricas, aumentaram-se as dívidas portuguesas por não terem à disposição produtos coloniais para saldarem direta ou indiretamente essas dívidas.[1287]

A Itália era a segunda no *ranking* das consumidoras de produtos do Brasil, com 20,9% do total das reexportações de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras, no período de 1796 a 1831. De 1796 a 1807, flutuou entre um a três milhares de contos, cujo ponto mais alto das importações italianas de produtos brasileiros em Portugal se deu de 1800 até 1803, atingindo a cifra de três milhares de contos. Os anos de 1808 a 1813 apresentaram uma queda violenta na importação de produtos do Brasil via Portugal, não chegando a atingir nem meio milhar de contos. Já em 1814, reanima-se até 1820, atingindo de um a dois milhares de contos.

[1285] Idem.
[1286] **BGC**, 1813. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1287] **BGC**, 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Mas o período seguinte, de 1821 a 1831, foi marcado novamente por um forte declínio, não atingindo sequer mais de meio milhar de contos.

A Inglaterra ocupou o terceiro lugar entre os melhores compradores de produtos brasileiros, importando a maior soma nos anos anteriores a 1807, apresentando flutuações entre um a três milhares de contos. Já nos anos seguintes, apresentou forte queda e com continua flutuações, atingindo apenas, em poucos anos, o valor de um milhar de contos; de 1819 até o final do período, tornou-se praticamente insignificante. É importante notar que a Inglaterra, depois da abertura dos portos brasileiros, não tinha mais necessidade de Portugal no comércio de importações, pois tem acesso direto ao Brasil, com baixa taxa alfandegária, tirando, assim, o máximo proveito. Ao mesmo tempo, continuou inundando com grandes quantidades de seu produtos manufaturados as praças de Lisboa e Porto. A engenharia comercial inglesa, que se baseava especialmente em estratégias na manipulação e dominação do amigo e aliado, começou a gerar desconforto e mau estar nos responsáveis pelo setor contábil do Reino:

> Estas grandes importações anuais, que na verdade são superiores ao consumo deste Reino, têm-nos feito contrair um débito com a Inglaterra de mais de 85 milhões de cruzados, em 11 anos, somente por este artigo, ignorando o quanto subiria a sua entrada no Brasil que lhe temos pago a seu Arbítrio. Grandes vantagens tira a Inglaterra desta nação sua Aliada! A Grã-Bretanha, quando podemos, livramos do grande peso de satisfazer anualmente a Inglaterra o imposto de tão avultadas somas somente pelas suas manufaturas de algodão e de lã que subiram neste ano a 11 milhões e meio, cujas matérias, sendo nativas de Portugal e Brasil, vêm-nos buscar, não lhes custando talvez mais de dois milhões. Eu o espero das sábias providências do soberano congresso.[1288]

No período de 1796 a 1831 a soma das reexportações portuguesas de Produtos do Brasil para a Inglaterra atingem 19,7% do total.

Logo depois da Inglaterra vem a França, tomando a quarta posição, no período aqui avaliado, atingindo a soma de 16,6% do total reexportado por Portugal de produtos do Brasil.

[1288] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Nos anos de 1796 a 1801, a cifra da importação francesa de produtos do Brasil era insignificante; já nos anos de 1802 a 1808, dá um salto de qualidade, importando, em 1802, a soma de três milhares de contos, chegando a cinco milhares, em 1806.

Nos anos de 1808 a 1813, não participou do comércio de importações de produtos do Brasil, retornando em grande escala em 1814, com três milhares de contos, mantendo o comércio com uma soma considerável até 1818; depois desta data, volta ao estado de insignificância, não atingindo meio milhar de contos anual.

Os países reunidos até aqui eram exatamente aqueles para quem Portugal mantinha um índice mais alto de reexportações de produtos brasileiros.

Castela ocupava a quinta posição no geral, mas encabeçou o segundo grupo – dos menores importadores de produtos brasileiros, por intermédio de Portugal –, quase sempre esteve abaixo da escala de um milhar de contos, com exceção dos anos de 1815, 1818, 1820 e 1824, atingindo um milhar de contos. No período, atinge a soma de 7,8% do total.

A Holanda ocupava o sexto lugar, com 4,1% da soma total do período. Destacam-se dois anos no conjunto do comércio de importações de produtos do Brasil: 1804 e 1814, atingindo o montante de um milhar de contos. Nos demais anos, são raras as vezes que atingiu a cifra superior a meio milhar de contos, desaparecendo por completo a partir de 1824 a 1831. Os demais países no conjunto dos anos, não atingiram a soma superior de 2,5%, com valores menos significativos na soma total do período de 1796 a 1831.

Os anos de maior reexportação portuguesa de produtos brasileiros, foram 1800, com a soma de 6,2% do total do período; 1801, com a soma de 6,6% do total do período, 1802, com a soma de 6,4% do total do período; 1805, com 6,1% do total e 1806, com a soma de 6,4% do total. Os anos de 1811 a 1813 e 1825 a 1831 estão abaixo de 1% do total no período. Isto nos mostra a ausência das Nações estrangeiras como fortes compradoras dos produtos do Brasil. Fica bem claro a situação de Hamburgo que, de 1808 a 1813, não participou do comércio

português e, nos anos de 1825 a 1831, já havia instalado as relações diretas com o Brasil. Como exemplo, temos a carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos: "Entre os gêneros do Brasil nesta praça, o arroz se acha oprimido pela avultada importação direta principalmente da Bahia".[1289]

[1289] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Secretário da Real Junta do Comércio e Navegação de Lisboa. Hamburgo, 8 de Agosto, 1822. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 24: Participação absoluta dos países compradores de produtos brasileiros (1796-1831) (mil réis).

ANO	HAMBURGO	INGLATERRA	ITÁLIA	FRANÇA	CASTELA	PRÚSSIA	SUÉCIA	DINAMARCA
1796	5.044.431.773	2.201.898.548	1.876.910.871	23.260.800	127.578.576	104.575.580	31.146.348	17.005.393
1797	3.015.316.636	1.905.520.824	1.119.026.002	16.520.110	89.663.214	140.343.042	26.331.580	28.295.872
1798	2.873.218.713	2.984.372.106	1.918.207.833	16.109.100	704.768.320	109.565.991	29.717.188	144.459.407
1799	3.163.068.120	4.181.680.250	1.772.435.280		630.485.480	83.987.300	26.141.070	162.760.160
1800	5.647.502.888	2.758.331.814	3.649.659.961	87.531.950	647.919.215	735.897.356	7.520.446	572.333.063
1801	7.305.166.428	2.679.215.570	3.124.925.592	618.441.516	412.428.369	730.124.272	42.245.692	68.797.938
1802	3.210.144.350	4.045.756.000	3.032.560.287	3.271.468.315	306.364.290	24.039.770	49.238.519	22.562.220
1803	2.671.193.102	3.399.991.626	2.514.444.454	2.064.307.979	326.328.309	290.094.616	38.007.005	53.644.040
1804	2.342.824.174	2.807.601.074	2.216.697.618	4.197.959.754	186.067.224	41.195.011	32.846.536	133.967.805
1805	2.869.017.812	3.759.345.690	2.573.500.147	3.282.856.522	290.226.785	192.977.160	154.747.045	13.839.325
1806	2.481.645.622	2.534.011.910	2.958.892.084	5.045.885.865	415.595.525	6.381.150	58.340.715	3.501.600
1807	1.344.688.410	1.330.471.705	2.360.455.915	4.432.629.470	935.228.220	0	56.723.030	162.821
1808	0	345.089.800	330.524.380	3.609.544.600	343.604.840	0	1.815.600	0
1809	0	1.047.282.560	660.484.580	0	340.452.625	0	5.043.680	0
1810	0	1.921.282.860	447.278.910	0	571.817.720	0	5.285.340	0
1811	0	216.165.560	179.254.680	0	97.379.015	0	0	0
1812	0	359.709.470	432.114.660	0	147.335.100	0	128.440	0
1813	0	335.095.970	123.299.740	0	417.304.500	0	967.100	0
1814	562.805.275	1.081.973.695	1.902.755.975	3.029.498.575	875.938.250	90.934.480	23.497.075	2.638.100
1815	1.096.826.745	999.813.010	2.941.219.572	1.601.887.637	1.087.706.640	44.365.430	60.642.335	31.485.470
1816	2.234.143.720	304.479.970	2.148.140.422	2.148.707.023	595.471.871	80.938.191	38.559.346	3.988.700

continuação

ANO	HAMBURGO	INGLATERRA	ITÁLIA	FRANÇA	CASTELA	PRÚSSIA	SUÉCIA	DINAMARCA
1817	2.332.118.301	1.364.535.387	1.090.742.738	849.163.899	960.411.458	33.185.236	59.996.250	1.502.980
1818	2.125.054.760	840.435.100	1.408.931.240	1.271.209.595	1.014.543.325	68.128.955	1.385.100	547.200
1819	1.106.298.190	64.850.865	1.146.099.454	552.247.460	916.874.048	51.769.735	1.614.725	312.900
1820	1.522.914.054	107.233.541	1.172.677.284	371.294.230	1.080.556.090	8.516.384	6.713.122	12.818.759
1821	787.289.706	165.840.180	861.885.276	301.790.658	320.796.769	0	5.101.825	11.652.767
1822								
1823	447.792.754	264.057.292	569.438.607	172.877.976	303.119.746	14.656.240	0	340.942
1824	88.123.135	51.313.350	395.750.810	136.481.610	1.120.423.230	3.090.000	932.200	0
1825	101.252.645	467.804.310	371.173.310	165.569.520	222.663.340	0	277.200	0
1826	240.060.495	9.325.120	352.930.495	116.799.050	243.508.720	2.333.600	586.600	0
1827	377.737.980	41.153.910	407.065.130	63.654.880	402.664.890	0	6.449.500	5.268.400
1828	193.518.368	30.250.596	306.131.139	61.344.310	454.615.448	0	1.712.746	443.250
1829	126.820.130	2.860.730	205.619.135	75.413.589	303.451.344	0	184.150	400.220
1830	310.192.077	25.058.250	403.023.019	102.443.542	493.565.608	10.893.030	1.190.755	3.609.470
1831	209.609.520	24.961.585	503.215.090	49.528.600	308.485.920	0	21.433.740	3.507.330
Total	**55.830.775.883**	**44.658.770.228**	**47.477.471.690**	**37.736.428.135**	**17.695.344.024**	**2.867.992.529**	**796.522.003**	**1.299.846.132**
% Total	**24,6**	**19,7**	**20,9**	**16,6**	**7,8**	**1,3**	**0,4**	**0,6**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Participação absoluta dos países compradores de produtos brasileiros (1796-1831) (mil réis).

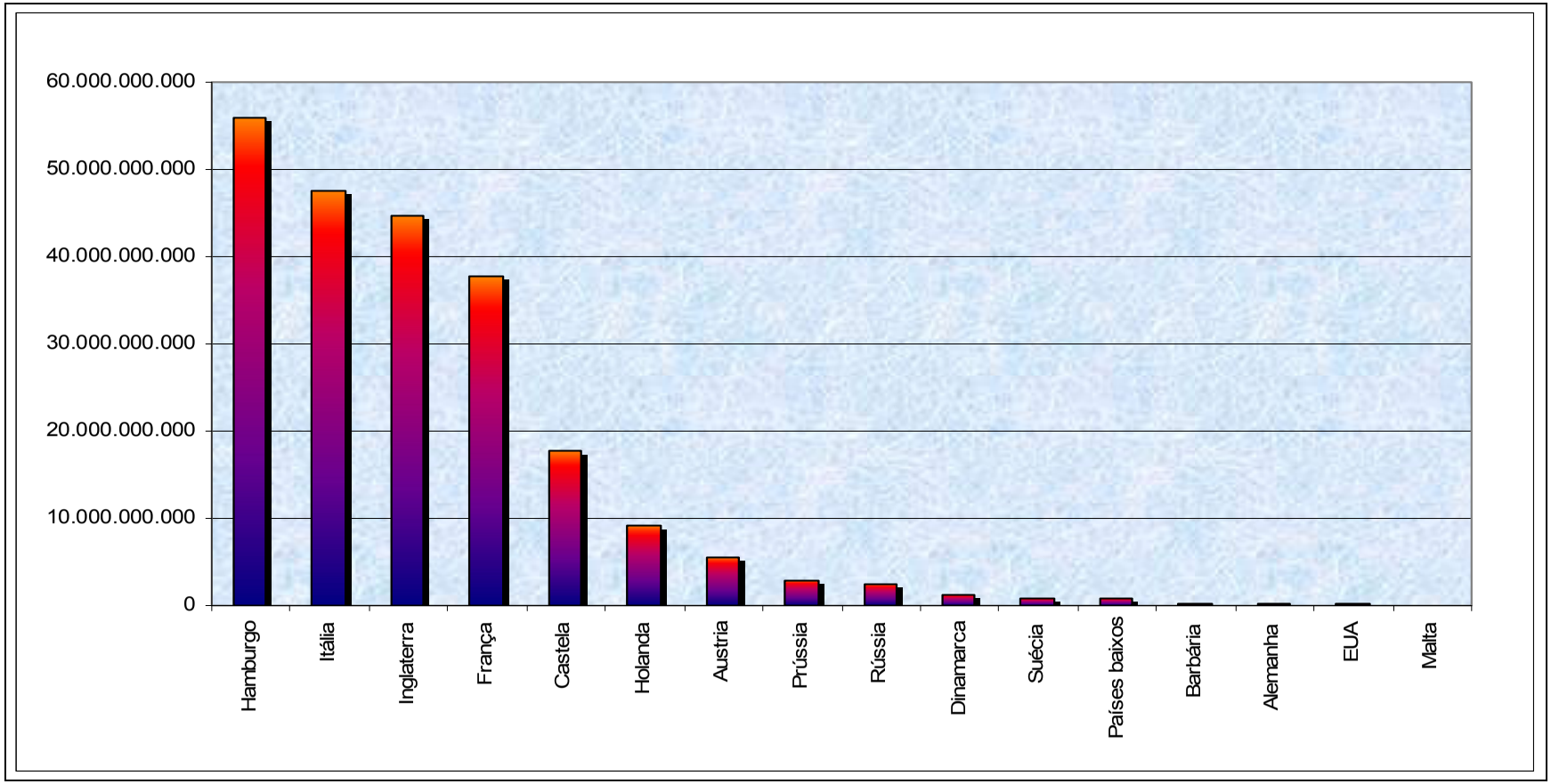
ANO	EUA	HOLANDA	MALTA	BARBÁRIA	RÚSSIA	ALEMANHA	ÁUSTRIA	PAÍSES BAIXOS	TOTAL	% TOTAL
1796	185.576	356.037.115	23.567.571	13.158.268	10.318.898	53.871.400			**9.883.948.513**	**4,4**
1797	928.168	394.064.473	0	12.038.160	2.150.756	39.216.594			**6.789.417.228**	**3,0**
1798		18.216.991	0	19.026.402	457.040	63.410.532			**8.881.531.421**	**3,9**
1799		94.157.700	0	5.610.490	23.792.260	58.408.800			**10.202.528.709**	**4,5**
1800	1.066.120	23.389.800	0	18.435.339	23.826.013				**14.173.415.765**	**6,2**
1801	2.723.440	40.442.544	0	38.475.708	29.969.901				**15.092.958.771**	**6,6**
1802	307.665	529.065.356	0	27.686.145	19.132.045				**14.538.326.764**	**6,4**
1803	2.997.050	394.413.454	0	15.408.305	60.351.718				**11.831.183.461**	**5,2**
1804		1.122.756.278	0	9.801.689	76.252.113				**13.167.971.080**	**5,8**
1805	1.743.470	705.580.240	0	10.632.045	38.726.027				**13.893.194.073**	**6,1**
1806		864.095.880	0	29.450.535	108.223.160				**14.506.025.852**	**6,4**
1807	1.338.480	847.894.600	0	9.778.630	115.197.760				**11.434.570.848**	**5,0**
1808			0	4.845.000					**4.635.426.028**	**2,0**
1809			0	6.101.860	1.835.250				**2.061.202.364**	**0,9**
1810			0	6.874.530	9.193.155				**2.961.734.325**	**1,3**
1811	11.629.820		0	8.162.820					**512.593.706**	**0,2**
1812	19.482.100		0	10.109.860	214.000				**969.095.442**	**0,4**
1813	2.141.410		0	1.082.310	33.450.595				**913.343.438**	**0,4**
1814	2.478.000	1.047.826.600	0	7.965.225	279.067.125				**8.907.380.189**	**3,9**
1815	5.846.740	640.150.022	0	10.598.720	100.878.790				**8.621.422.926**	**3,8**
1816	86.821.903	868.219.384	0	6.374.325	160.187.346				**8.676.034.017**	**3,8**

continuação

ANO	EUA	HOLANDA	MALTA	BARBÁRIA	RÚSSIA	ALEMANHA	ÁUSTRIA	PAÍSES BAIXOS	TOTAL	% TOTAL
1817	0	397.038.603	0	4.059.015	165.445.830		736.077.217		**7.994.278.731**	**3,5**
1818	0	201.080.935	0	7.654.645	77.153.615		563.145.435		**7.579.271.723**	**3,3**
1819	0	155.049.312	0	5.759.860	35.232.165		433.003.257		**4.469.113.790**	**2,0**
1820	0	226.584.469	0	1.307.015	333.315.649		442.801.212		**5.286.733.629**	**2,3**
1821	0	258.075.310	0	3.496.148	337.250.110		653.862.529		**3.707.043.099**	**1,6**
1822										**0,0**
1823	0	97.270.780	0		59.965.597		347.618.244		**2.277.140.001**	**1,0**
1824	0	0	0		24.551.380		459.749.065	90.488.380	**2.370.904.984**	**1,0**
1825	0	0	0	560.640	33.943.550		164.968.020	96.897.370	**1.625.111.730**	**0,7**
1826	0	0	0		18.038.920		289.357.255	76.541.750	**1.349.483.831**	**0,6**
1827	0	0	0		13.896.000		479.839.200	74.940.390	**1.872.672.107**	**0,8**
1828		0	0	2.071.150	25.590.595		221.241.572	51.530.672	**1.348.451.674**	**0,6**
1829	1.103.375	0	0		47.511.783		119.668.721	145.365.078	**1.028.400.084**	**0,5**
1830	3.172.600	0	0		79.606.450		459.974.671	111.311.801	**2.004.043.103**	**0,9**
1831			0	575.080	20.081.830		185.803.070	105.882.525	**1.433.086.121**	**0,6**
Total	**143.965.917**	**9.281.409.846**	**23.567.571**	**297.099.919**	**2.364.807.426**	**214.907.326**	**5.557.109.468**	**752.957.966**	**226.999.039.527**	**100,0**
% Total	**0,1**	**4,1**	**0,0**	**0,1**	**1,0**	**0,1**	**2,4**	**0,3**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 19: Participação absoluta dos países compradores de produtos brasileiros (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.2.3 COMPARAÇÕES ENTRE COMÉRCIO DE IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS DO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS

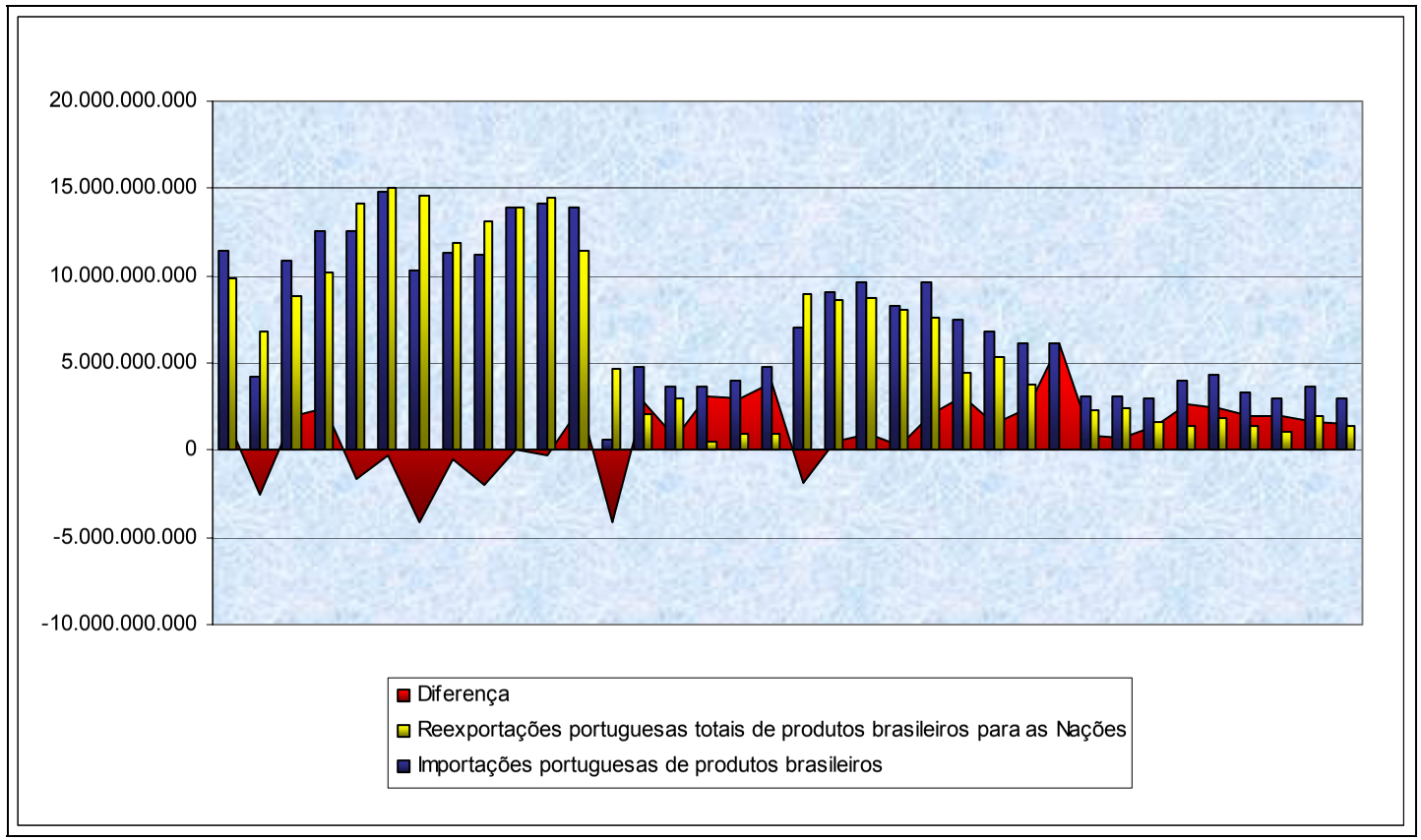
Compararemos as importações portuguesas de produtos brasileiros e sua reexportação para as Nações estrangeiras, baseados na Tabela 25 e no gráfico 20. No ano de 1796, Portugal importou 11 milhares de contos e reexportou nove milhares de contos, reexportando 86,1% do total importado do Brasil. No ano de 1797, Portugal reexportou mais do que importou, invertendo a situação: importou somente quatro milhares e reexportou a cifra de seis milhares de contos, somando 159,4% a mais do que importou. Em 1798, reexportou somente 82,1% do que importou, resultando a de diferença de 17,9% do total que importou do Brasil; igualmente em 1799, reexportou 81,1% da soma que importou do Brasil. De 1800 a 1804, inverteu-se novamente a situação, reexportando mais do que importou do Brasil. Em 1800, o resultado da reexportação foi de 113,1% do que importou do Brasil; igualmente em 1801, reexportou 102,1% a mais do que importou do Brasil. Em 1802, reexportou 140,4% a mais do que importou e, sucessivamente, até 1805, quando reexportou somente 99,6% do valor que importou. Em 1808, reexportou 847,5% a mais do que importou do Brasil. Os anos que vão de 1809 a 1813, Portugal importou mais do Brasil do que o valor que reexportou. Em 1814, voltou a reexportar mais do que importou, retornando, no ano seguinte, a reexportar a menos do que importou do Brasil, flutuando na faixa dos 75% a 30% de reexportação em comparação as importação de produtos do Brasil. No total do período, Portugal reexportou 86,1% do total que importou de produtos brasileiros, ou seja, o comércio português com o Brasil resultou em 263.504.194.901 e a reexportação somou o montante total de 226.998.976.063; a diferença das reexportações resultaram em 13,9% do total, no período de 1796 a 1831.

Tabela 25: Comparação entre importações portuguesas de produtos brasileiros e sua reexportação para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).

ANOS	IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS BRASILEIROS	REEXPORTAÇÕES PORTUGUESAS TOTAIS DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS	DIFERENÇA	%
1796	11.474.863.940	9.883.946.717	**1.590.917.223**	**86,1**
1797	4.258.823.470	6.789.415.431	**-2.530.591.961**	**159,4**
1798	10.816.531.028	8.881.529.623	**1.935.001.405**	**82,1**
1799	12.584.505.139	10.202.526.910	**2.381.978.229**	**81,1**
1800	12.528.092.256	14.173.413.965	**-1.645.321.709**	**113,1**
1801	14.777.207.049	15.092.956.970	**-315.749.921**	**102,1**
1802	10.353.244.931	14.538.325.439	**-4.185.080.508**	**140,4**
1803	11.332.290.669	11.831.181.181	**-498.890.512**	**104,4**
1804	11.199.922.858	13.167.969.276	**-1.968.046.418**	**117,6**
1805	13.948.658.601	13.893.192.268	**55.466.333**	**99,6**
1806	14.153.761.887	14.506.024.046	**-352.262.159**	**102,5**
1807	13.927.799.336	11.434.569.041	**2.493.230.295**	**82,1**
1808	546.930.970	4.635.424.220	**-4.088.493.250**	**847,5**
1809	4.819.373.394	2.061.200.555	**2.758.172.839**	**42,8**
1810	3.683.331.085	2.961.732.515	**721.598.570**	**80,4**
1811	3.633.586.588	512.591.895	**3.120.994.693**	**14,1**
1812	3.987.697.000	969.093.630	**3.018.603.370**	**24,3**
1813	4.796.789.448	913.341.625	**3.883.447.823**	**19,0**
1814	7.005.760.258	8.907.378.375	**-1.901.618.117**	**127,1**
1815	9.059.579.373	8.621.421.111	**438.158.262**	**95,2**
1816	9.663.642.640	8.676.032.201	**987.610.439**	**89,8**
1817	8.308.937.508	7.994.276.914	**314.660.594**	**96,2**
1818	9.646.092.445	7.579.269.905	**2.066.822.540**	**78,6**
1819	7.517.119.069	4.469.111.971	**3.048.007.098**	**59,5**
1820	6.782.716.993	5.286.731.809	**1.495.985.184**	**77,9**
1821	6.144.586.214	3.707.041.278	**2.437.544.936**	**60,3**
1822	6.138.545.802		**6.138.545.802**	
1823	3.115.054.130	2.277.138.178	**837.915.952**	**73,1**
1824	3.101.126.340	2.370.903.160	**730.223.180**	**76,5**
1825	2.987.867.490	1.625.109.905	**1.362.757.585**	**54,4**
1826	3.992.800.870	1.349.482.005	**2.643.318.865**	**33,8**
1827	4.324.046.748	1.872.670.280	**2.451.376.468**	**43,3**
1828	3.353.965.885	1.348.449.846	**2.005.516.039**	**40,2**
1829	2.986.871.739	1.028.398.255	**1.958.473.484**	**34,4**
1830	3.624.690.814	2.004.041.273	**1.620.649.541**	**55,3**
1831	2.927.380.934	1.433.084.290	**1.494.296.644**	**49,0**
TOTAL	**263.504.194.901**	**226.998.976.063**	**36.505.218.838**	**86,1**
%	**100,0**	**86,1**		

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 20: Comparação entre importações portuguesas de produtos brasileiros e sua reexportação para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.3 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO

A análise do movimento comercial de Portugal com as Nações estrangeiras demonstrou a posição de Hamburgo; sua inserção no movimento de importação de produtos de Portugal, em que ocupava o segundo lugar, e no movimento exportações de produtos para Portugal, onde ocupava no período o sexto lugar. Sua participação no movimento comercial de importação de Portugal atingiu, no período, 12,6% do total das importações e 4,8% no comércio das exportações para Portugal.

Examinaremos, particularmente, as relações comerciais entre Hamburgo e Portugal, a fim de especificar o caráter dessas relações e, portanto, de sua integração econômica.

3.3.1 PORTUGAL – HAMBURGO: IMPORTAÇÕES (REPRESENTAÇÕES ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Com base na tabelas 26 e no gráfico 21, passaremos a explicar o movimento de importação portuguesa de Hamburgo. De acordo com a disposição da Balança Geral do Comércio, distribuímos as importações em nove categorias: drogas; lanifícios; linifícios; madeiras; mantimentos; metais; sedas; tecidos de algodão, vários gêneros.

A República de Hamburgo era considerada um grande centro comercial no Norte da Europa[1290] por manter um comércio ativo e volumoso com várias Nações, mesmo em situações de conflitos europeus, pelas vantagens de ser uma cidade neutra: "Desde o ano de 1781, em que tive a honra de ser nomeado Cônsul de Sua Majestade em Hamburgo, e depois

[1290] WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

Seu Encarregado dos Negócios, V. Ex.ª não ignora que esta Cidade foi sempre o Centro do Comércio do Báltico e de todo o Norte; que hoje é o único seu ponto de comunicação, por causa desta guerra."[1291]

Por vários anos, Hamburgo foi campo de disputa comercial entre as maiores potências européias, gerando verdadeiras guerras econômicas;[1292] era um centro redistribuidor por toda a Europa dos produtos da Alemanha, Prússia, Suécia e outras Nações do Norte:

> Há 38 anos fez esta República um ativo comércio na introdução dos linifícios que de toda Alemanha, Prússia e Suécia, vão àquela cidade onde se fazem as encomendas dos melhores tecidos de linho para se dividirem pela Europa, como cambraias, esquiões, bretanhas, aniagens, caís ruão, olandas cruas e curadas, calhamaço ou grossarias e outros; uma parte destas fazendas vinham para o consumo deste Reino, Brasil, África, que montava a 3, 4 e 6 milhões. Porém, com a criação das fábricas de tecidos de algodão e estamparias; aumentou o comércio da Ásia pelas fazendas grossas ou de escravatura, de que se faz uso em toda a América, Angola e outros lhes foram fechados a sua entrada sem proibição daquelas fazendas pois a Balanças daqueles anos consta ser ela depositária dos efeitos do Brasil, que nos levou no valor de 7, 10, 14 e 18 milhões, ressaltando haver sempre o saldo a nosso favor.[1293]

De todos esses produtos, o mais importante eram os linifícios, que representavam as maiores importações feitas por Portugal em Hamburgo – 52,0% do total dos produtos importados no período de 1796 a 1831. Hamburgo, por sua situação geograficamente favorável em relação às outras cidades, era o depósito das mercadorias de toda Alemanha, Prússia, Suécia e outros;[1294] exportava para Portugal grandes quantidades de Linhos que,

---

[1291] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback , ao secretario da junta de Comércio de Portugal, em Lisboa, João Schuback. Hamburgo, 9 de agosto de 1796. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1292] "Os Franceses se acham em nossa vizinhança separada desta Cidade pelo rio Elba; eles ocuparam Cuxhaven, quinze léguas desta, provavelmente para impedir a entrada dos navios ingleses; sem embargo disso, temos as melhores promessas de ficarmos neutros e o comércio livre, o que esperamos". Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback, ao secretário da Junta de Comércio de Portugal, em Lisboa. Hamburgo, 20 de junho de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1293] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1294] **BGC**, 1819. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

como Portugal, abastecia o Brasil e a África.[1295] A importação de linho, até 1802, seguia a faixa de um milhar de contos, com exceção de 1797, que sofreu um declínio, para 717 mil réis. Logo no ano seguinte, voltou a subir, atingindo quase dois milhares de contos. Este foi o ano de maior expressividade nas exportações de linho de Hamburgo para Portugal. Seguiu neste ritmo até 1803, quando apresentou declínio constante até 1805, não chegando a atingir a faixa de um milhar de contos. Já no ano de 1806, recuperou o curso normal, retornando a exportar um milhão de contos; em 1807, sofreu novamente uma ligeira queda, atingindo quase 800 mil réis. Em 1808, exportou um valor insignificante e desapareceu do mapa comercial de 1809 a 1813. É impressionante que, ao retornar em 1814, iniciou um curso contínuo até 1831, não atingindo uma cifra superior a 400 mil réis, chegando quase a desaparecer no final do período. Se compararmos os anos anteriores à abertura dos portos brasileiros com os anos seguintes, percebemos nitidamente o impacto que esse provocou no comércio entre Portugal com Hamburgo. A diminuição é nítida e o motivo é declarado pelo próprio autor da Balança.[1296]

O segundo produto de maior importância na importação portuguesa de Hamburgo são os mantimentos, especialmente grãos, como trigo e cereais em geral, que provinham do Báltico, da Polônia, Holanda, como também do interior da Própria Alemanha:

> Nesta, cidade, graças a Deus, ainda vivemos em sossego, longe do teatro da Guerra; só se experimenta aqui bastante carestia de grãos, procedida em parte da limitada colheita, do ano passado, em parte dos distúrbios que agitaram a Polônia, de cujo País, por esta mesma razão, exportou-se muito menos porção de grãos por via do Báltico do que se costumava em outros tempos de tranqüilidade. Achando-se as coisas nesta figura, o Portugal este ano não poderá ser provido de grãos do Báltico e da Holanda.[1297]

[1295] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1296] **BGC**, 1824. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1297] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback , ao Secretário da junta de Comércio de Portugal, em Lisboa, Hamburgo, 14 de fevereiro de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal

Esse produto jamais chegou a atingir a cifra representada pelos linifícios, isto é, um milhar de contos. O montante máximo da importação foi, em 1801, aproximando-se à faixa de um milhar de contos. Iniciou o período, em 1796, com 100 mil réis; subiu, nos anos sucessivos até 1801, quando atingiu o ponto máximo no total dos anos, chegando quase a um milhar de contos. Deste ano em diante, a tendência é declinante, havendo interrupção de 1808 a 1813. No ano de 1814, a importação somou um valor inconsiderável no quadro geral; há um ligeira recuperação nos anos de 1815 a 1827, com flutuações. Já no ano de 1828 e seguintes, diminuiu bruscamente a 20 mil réis, e nesta faixa permaneceu até 1831.

Os vários gêneros aparecem em terceiro lugar, geralmente em torno de 113 a 186 mil réis, nos anos anteriores a 1808, sofrendo a interrupção nos anos trágicos de 1809 a 1813. Nos anos seguintes até 1820, retornou com uma cifra consideravelmente menor, tornando quase que insignificante; em 1821, recuperou o movimento e retomou a faixa dos 120 mil réis até 1826; declinou definitivamente nos anos seguintes, não ultrapassando a soma de 80 mil réis. Este artigo atinge 16,4% do total das exportações hamburguesas para Portugal, no período, enquanto que os mantimentos atingiram 21,8% do total do período.

Seguem, na ordem de importância, os demais produtos: metais, com 4,5% do total; madeiras, com 2,9; lanifícios, 1,1% do total, acompanhado na mesma faixa pelas drogas, 1,1%; sedas 0,3% e os tecidos de algodão não atingem 1% do total no período.

Analisando todo o período, percebe-se a nítida presença de dois períodos, divididos por um período sem movimentos comerciais, que denominamos “ponto zero”, são responsáveis pelos anos trágicos do comércio hamburguês. Essa tragicidade foi provocada pelas situações conflituosas da Europa, período que foi de 1808 a 1813, provocando em Hamburgo a queda vertiginosa do seu comércio, não só com Portugal, mas também com os demais países, que mantinham há anos grandes movimentações. Nesses anos, o comércio hamburguês com Portugal não houve movimento comercial de importação e exportação entre

Portugal e Hamburgo. Os anos que antecedem essa tragicidade são os de maior movimentação, atingindo 71,7% do total do movimento comercial. Os anos de 1799, 1800 e 1801 são os que somam a maior movimentação, atingindo dois milhares e meio de contos cada um. Destaca-se o ano de 1799, somando quase três milhares de contos, em que os linifícios que fazem a diferença na balança, atingindo quase dois milhões de contos naquele ano e, no período, somou 52,0% do total, conforme podemos confirmar no gráfico 21.

Se somarmos todos os produtos de 1814, por exemplo, não chega-se atingir a cifra dos linifícios de qualquer ano anterior a 1808; fator que se verifica por quase todos os anos seguintes até 1831. Percebe-se claramente a diminuição e a insignificância que tem se tornado no final do período o comércio entre Portugal e Hamburgo.

Tabela 26: Importações totais portuguesas de Hamburgo, por artigo (1796-1831).

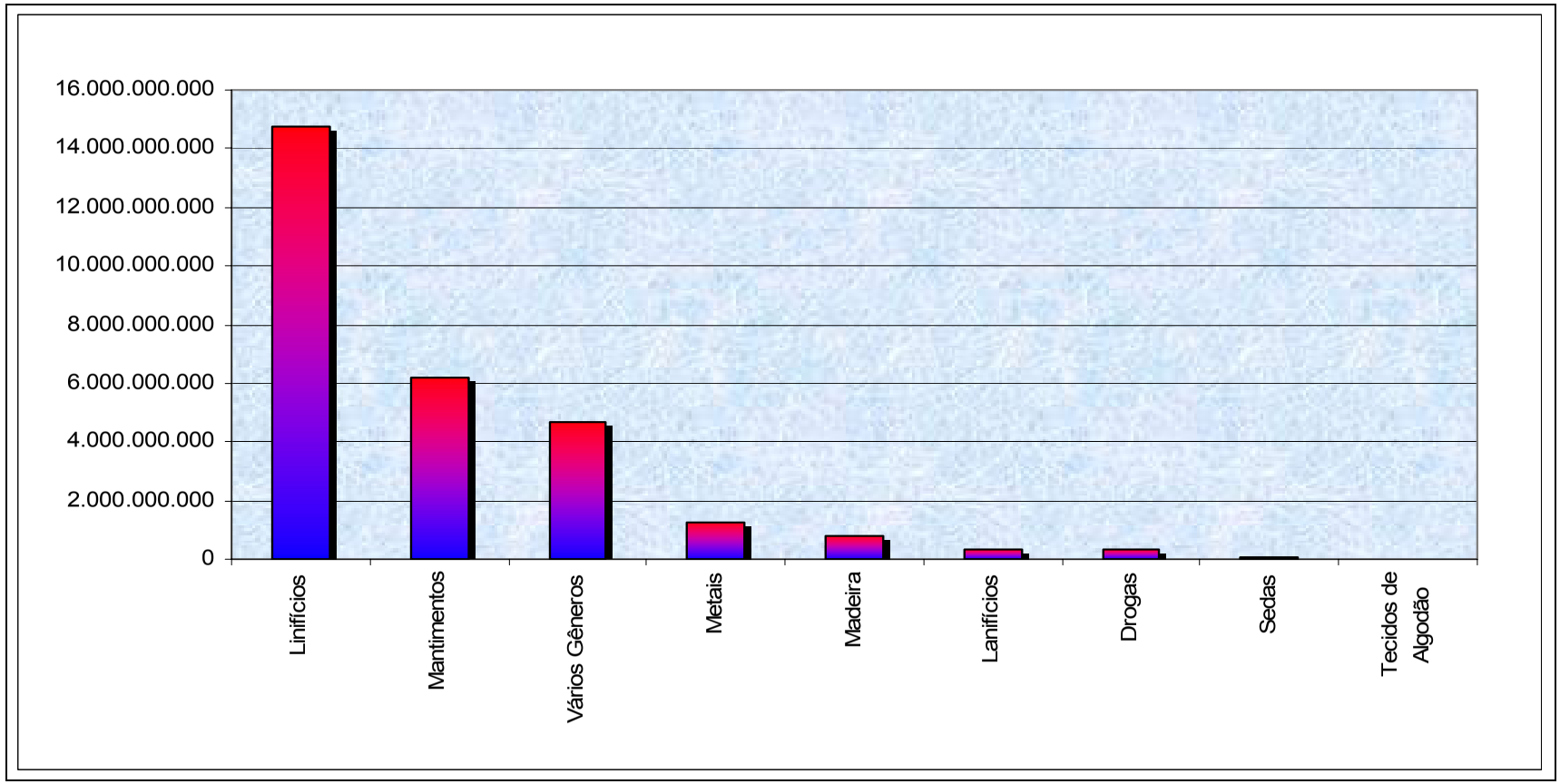
ANO	DROGAS	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	MADEIRA	MANTIMENTOS	METAIS	SEDAS	TECIDOS DE ALGODÃO	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL	% TOTAL
1796	25.667.037	23.248.598	1.178.225.134	89.932.940	102.827.924	70.329.537	192.000		144.045.474	**1.634.468.644**	**5,8**
1797	22.669.552	17.542.750	717.685.786	16.724.240	531.559.486	52.056.876	15.728.000		127.775.152	**1.501.741.842**	**5,3**
1798										**1.741.026.402**	**6,1**
1799	53.107.322	25.692.175	1.814.010.620	55.957.540	548.040.840	132.177.865	5.248.000		83.113.135	**2.717.347.497**	**9,6**
1800	45.843.815	16.457.720	1.382.498.575	67.956.100	233.810.450	186.116.470	2.918.400		186.364.175	**2.121.965.705**	**7,5**
1801	29.071.620	23.350.812	1.136.259.298	23.362.860	997.189.336	112.731.660			163.489.368	**2.485.454.954**	**8,8**
1802	10.375.650	24.495.600	1.305.296.132	18.539.160	217.279.419	88.973.685			170.666.120	**1.835.625.766**	**6,5**
1803	23.659.380	13.466.900	935.579.380	10.879.070	211.824.660	88.672.115			152.884.380	**1.436.965.885**	**5,1**
1804	10.926.500	13.954.120	785.094.510	19.410.420	393.516.887	44.320.532			149.880.880	**1.417.103.849**	**5,0**
1805	11.515.400	13.027.600	977.844.290	52.883.365	38.109.892	36.346.890			139.386.085	**1.269.113.522**	**4,5**
1806	10.285.840	16.851.060	1.029.886.550	20.757.280	12.785.380	37.373.920	666.000		113.198.630	**1.241.804.660**	**4,4**
1807	5.241.000	11.127.700	777.946.900	25.522.940	11.461.122	17.163.500			49.944.880	**898.408.042**	**3,2**
1808			1.010.400						684.800	**1.695.200**	
1809											
1810											
1811											
1812											
1813											
1814	845.800	3.264.800	162.497.680	2.933.430	72.072.308	12.667.000	916.000		29.747.640	**284.944.658**	**1,0**
1815	7.003.400	5.618.600	312.484.120	38.911.350	261.953.359	39.229.717	6.348.100		77.190.700	**748.739.346**	**2,6**
1816	4.288.880	3.996.100	377.772.760	38.340.270	295.280.015	40.396.590			50.006.130	**810.080.745**	**2,9**

continuação

ANO	DROGAS	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	MADEIRA	MANTIMENTOS	METAIS	SEDAS	TECIDOS DE ALGODÃO	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL	% TOTAL
1817	2.097.860	3.376.650	197.288.520	15.609.560	127.975.036	46.340.760			54.302.015	**446.990.401**	**1,6**
1818	3.509.720	5.671.800	234.197.035	23.805.720	509.906.116	22.350.525			58.458.915	**857.899.831**	**3,0**
1819	1.978.890	3.589.600	145.942.960	39.617.800	409.070.962	28.917.010			79.667.280	**708.784.502**	**2,5**
1820	1.898.700	2.510.900	175.934.690	27.607.150	29.451.660	17.829.085			91.791.898	**347.024.083**	**1,2**
1821	1.152.720	5.891.200	178.784.160	35.643.066	116.613.470	23.538.915			124.039.340	**485.662.871**	**1,7**
1822											
1823	1.793.052	6.768.880	76.113.081	17.147.180	228.683.865	22.323.046			108.794.860	**461.623.964**	**1,6**
1824	4.821.370	9.605.850	121.886.304	13.122.010	257.664.484	15.544.740			134.925.910	**557.570.668**	**2,0**
1825	5.851.530	7.034.400	105.822.360	51.225.560	133.286.760	27.546.795		837.220	169.582.178	**501.186.803**	**1,8**
1826	3.214.620	11.146.340	107.425.865	61.142.380	170.834.152	31.788.460	8.264.235	1.566.670	135.659.300	**531.042.022**	**1,9**
1827	2.780.220	10.725.100	146.134.560	8.597.920	186.527.090	24.165.125	2.653.480	3.438.870	78.313.971	**463.336.336**	**1,6**
1828	1.995.060	6.651.060	96.452.520	335.200	20.461.368	16.714.345	4.893.210	1.549.740	64.410.249	**213.462.752**	**0,8**
1829	2.428.380	7.053.200	93.027.670	15.527.400	22.278.052	17.229.950	3.803.210	2.252.550	73.778.386	**237.378.798**	**0,8**
1830	2.155.360	8.638.000	99.691.810	8.479.760	2.875.100	12.211.250	20.103.290	2.112.420	70.260.925	**226.527.915**	**0,8**
1831	1.743.520	8.187.600	62.560.480	9.070.480	25.232.440	6.279.915	9.315.560	1.702.600	31.386.587	**155.479.182**	**0,5**
Total	**297.922.198**	**308.945.115**	**14.735.354.150**	**809.042.151**	**6.168.571.633**	**1.271.336.278**	**81.049.485**	**13.460.070**	**4.654.775.765**	**28.340.456.845**	**100,0**
% Total	**1,1**	**1,1**	**52,0**	**2,9**	**21,8**	**4,5**	**0,3**		**16,4**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 21: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.3.2 PORTUGAL – HAMBURGO: EXPORTAÇÕES (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Os produtos exportados por Portugal para Hamburgo estão distribuídos segundo sua origem: produtos do Reino; produtos do Brasil; produtos das Ilhas; produtos da Ásia; produtos reexportados e produtos da África.

Na tabela 27 e no gráfico 22, fica demonstrado, com clareza, que os produtos do Brasil tinham a primazia absoluta nas importações feitas por Hamburgo em Portugal, atingindo, no período, 89,4% do total exportado.[1298] A carta de Luigi Dell'Hosta ao Conde da Barca, em fevereiro de 1817, confirma-nos, além dos dados quantitativos das balanças, sobre a importância que tinha o porto de Hamburgo para o comércio português, pois, sendo um dos maiores portos do Norte, garantia a movimentação na redistribuição dos produtos do Brasil, sustentando a economia portuguesa e, ao mesmo tempo, sendo importante também a Hamburgo, garantindo o movimento com as demais praças com que mantinham comércio:

> Hamburgo, cidade livre e a mais importante das cidades comerciais da Alemanha, que se encontra à beira do rio Elba, que deságua no mar da Alemanha, ainda hoje uma das maiores potências que comercializam suas mercadorias ali. O Governo negociou quatro grandes investimentos mercantis, um dos quais partia do Brasil para Hamburgo a cada três meses, com madeira, tintas para a indústria têxtil, café, açúcar e outros daqueles gêneros que mantêm ativo o comércio do Reino do Brasil. Esse comércio para Hamburgo é muito importante e de grande vantagem.[1299]

Em 1796, Portugal exportou cinco milhares de contos; já em 1797, caiu para três milhares de contos; em 1798, diminuiu para dois milhares de contos. De 1799 a 1801, manteve-se em constante ascensão, passando a três milhares de contos. Os dados são confirmados pelo cônsul de Portugal em Hamburgo que, para melhor ilustrar a soma de importação de açúcar português nesta praça, elabora uma interessante tabela, que nos mostra o movimento dos navios aportados em Hamburgo, procedentes Portugal, e a quantidade de

---

[1298] **BGC**, 1806. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

caixas de açúcar movimentadas desde 1790 a 1801. Em 1799, apresentou a soma de três milhares de contos e, em 1800, cinco milhares de contos. Em 1801, atinge o ponto máximo do período ultrapassando a cifra de sete milhares de contos. Observando o gráfico do cônsul, justifica-se que o produto proporcionador da larga escala comercial portuguesa, na praça de Hamburgo, é o açúcar do Brasil:

Tomo a confiança de incluir a lista dos gêneros que dos portos desses Reinos se importaram nesta Praça, no decurso do ano próximo passado. Reparará V. Ex.ª quanto foi significante esta importação e que, durante estes últimos dois anos expirados, a de açúcares foi sucessivamente crescendo, segundo mostra a recapitulação ao fim da mesma lista.

Quantia das caixas de açúcar que se importaram de Portugal, no decurso dos anos seguintes:

Ano	Número de Navios vindos de Portugal	Número de Caixas
1790	61	15.867
1791	72	19.158
1792	62	17.669
1793	46	10.998
1794	82	20.751
1795	92	22.929
1796	98	23.080
1797	94	22.327
1798	48	7.058
1799	100	25.622
1800	78	20.533
1801	129	36.448[1300]

Nota-se, por meio desta tabela, a movimentação comercial de Portugal em Hamburgo. O número de navios aportados em Hamburgo, procedentes de Portugal, foi 61, em 1790; subiu para 72, em 1971; regrediu para 62, em 1792; diminuiu de forma assustadora em 1793, pelos motivos das guerra ocorridas entre França e Inglaterra por disputa de território comercial, mas também, por outro fator: as questões climáticas que influenciavam neste ano, segundo o relato do Cônsul, vários navios não conseguiram chegar a descarregar nem ao

[1299] Carta em italiano, sem local, de 1 de fevereiro de 1817, autografada e assinada por Luigi dell'Hosta, quatro páginas, documento original. Arquivo do Conde da Barca, Correspondência recebida. Documento 4. 25. Biblioteca da Universidade do Minho. Braga, Portugal.

[1300] Cônsul português em Hamburgo, João Schuback Junior, ao secretário da Junta de Comércio de Portugal em Lisboa. Hamburgo, 22 de março de 1802. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios**

menos aportar em Hamburgo, devido ao Elba estar congelado. Em 1794, o aumento de navios na cidade chega quase a 50% a mais do ano anterior, deste ano até 1801, a movimentação aumentou em larga escala, chegando a atingir, em 1801, 129 navios com a quantidade de 36.448 caixas de açúcar. Esta nos revela as atividades do comércio português, nas anos anteriores ao que estamos analisando as balanças de comércio.

No ano de 1802, retornou aos três milhares de contos; em 1803, declinou para dois milhares de contos e manteve-se nesta posição até 1806. O ano que antecede o ponto zero, ou anos trágicos, ou seja, 1807, declinou para um milhar de contos. De 1808 a 1813, Portugal, como já vimos, não realizou movimentação comercial com Hamburgo, devido à tomada da cidade pelos franceses, tornando-se uma vila francesa. Só em 1815, retoma totalmente sua atividade comercial.[1301]

Portugal voltou a comerciar com Hamburgo em 1814, com resultados tímidos, atingindo apenas meio milhar de contos. Em 1815, ascendeu para um milhar de contos; nos anos seguintes (1816-1818), atingiu dois milhares de contos. A boa colheita de grãos, em toda a Alemanha, foi a mola que proporcionou, nestes anos, o aumentado do comércio de exportação portuguesa: "Depois de próspera colheita dos grãos por quase toda a Alemanha, vamos experimentando já maior viveza no negócio dos gêneros do Brasil, os quais, se não chegarem novas importações muito avultadas antes do inverno, provavelmente tomarão ainda mais favor."[1302] Já no final do período, sofreu uma queda brusca e continuou atingindo, quase todos os anos, nem meio milhar de contos, anos esses em que Hamburgo estava trocando de

---

Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1301] HINDEN. H. **Dusche und Deuscher Handel inm Rio de Janeiro Ein hundertjahrigs Kulturbild zur zentenar Feier der Gesulschaft "Germânia", 1821-1921**. Hamburg, 1921.p. 9.

[1302] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. José Accursio das Neves, Deputado e Secretário da Real Junta de Comércio em Lisboa. Hamburgo, 24 de setembro de 1817. Torre do Tombo. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

fornecedor, voltando-se ao comércio direto com o Brasil. Trataremos desta questão mais à frente, quando trataremos o fluxo comercial entre Portugal e Hamburgo.

Em segundo lugar, em termos de importância nas exportações portuguesas, ficam os produtos do Reino, com a soma de 5% do total das exportações portuguesas para Hamburgo, no período de 1796 a 1831. Os valores mais significativos desta exportação estão nos anos que antecedem o ponto zero, com destaque para 1805, com quase 300 mil réis. Os anos da segunda fase não chegam a ultrapassar 180 mil réis.

Em terceiro lugar, ficam os produtos da Ásia, com um valor que flutua entre cinco mil até 170 mil réis. A movimentação total do período atinge 4,1%. Os produtos reexportados estão em quarto lugar; da África, em quinto, e das ilhas em sexto lugar; os produtos reexportados, da África e Ilhas são estatisticamente insignificantes.

Também aqui notamos, como nas importações, que o movimento comercial do período de 1796 a 1831 é dividido em duas fases bem distintas: a que antecede os conflitos europeus e a abertura dos portos do Brasil, fatos esses que provocaram calamidades no comércio Hamburguês.

A primeira fase soma 73,2% do total do comércio de exportação de Portugal para Hamburgo, sendo o ano de 1801 o destaque de todo o período, com quase oito milhares de contos de exportações para Hamburgo. A segunda fase, que vai de 1814 a 1831, atingiu somente a soma de 26,8% do total do período (1796-1831). Dos anos que montam a segunda fase, o ano de maior expressividade nas exportações é 1817, chegando à cifra um pouco superior a dois milhares e meio de contos. O cruzamento da fontes quantitativas e qualitativas nos ajudam a compreender ainda melhor as causas da diminuição do comércio português com Hamburgo: “A nossa exportação tão diminuída é também devida a algumas causas, sendo a primeira a inconstância das exportações nas pequenas produções nativas deste Reino de

vinhos, e a segunda a falta de exportação de efeitos da América e sem preço, pelas Nações irem buscá-los diretamente nas capitanias do Brasil".[1303]

As cartas consulares nos mostram a desolação a que chegou o comércio de Portugal depois 1818:

> As pessoas de bem têm visto com dor que estão sofrendo em seu comércio com as cidades hanseáticas e a intenção da Europa é seguramente restituí-los a seu antigo estado de grandeza e de opulência, não somente porque vós mereceis a estima como governo independente, mais ainda pela boa fé com a qual vós tendes agido nas operações comerciais no momento da maior aflição de vosso concidadãos.[1304]

Os ingleses, em Hamburgo, batalharam para conseguir dominar o mercado. As grandes disputas econômicas aconteciam abertamente com a Franca, no fim do século 18 e início do século 19, enfrentamentos beligerantes que provocaram em Hamburgo vários bloqueios e contrabloqueios. Em meio a esses acontecimentos, a praça comercial tentava sobreviver entre dois gigantes. Como podemos constatar pelo documento seguinte, os ingleses venceram também esta batalha comercial, montando em Hamburgo o grande monopólio dos produtos coloniais, em particular o açúcar. "Os gêneros coloniais, principalmente o açúcar, acham-se quase de todo nas mãos de um par de casas inglesas que, pelos seus sócios no Brasil, tudo mandam comprar para que estabelecerem um monopólio. Oxalá que um bom Tratado torne a encaminhar a maior parte do dito Comércio por esse Reino!"[1305]

O gráfico 23 torna evidente a posição dos produtos do Brasil em relação ao total exportado por Portugal a Hamburgo, onde os produtos do brasileiros assumem quase a

---

[1303] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1304] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Rodrigues, ao Secretário da Real Junta de Comércio no Rio Janeiro. Hamburgo, 21 de novembro de 1818. Torre do Tombo. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1305] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. José Antônio Gonçalves. Hamburgo, 26 de outubro, 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

totalidade das exportações, mostrando mais uma vez que se pode denominar a praça comercial hamburguesa como a praça brasileira na Europa.

Tabela 27: Exportações portuguesas para Hamburgo, por origem (1796-1831) (mil réis).

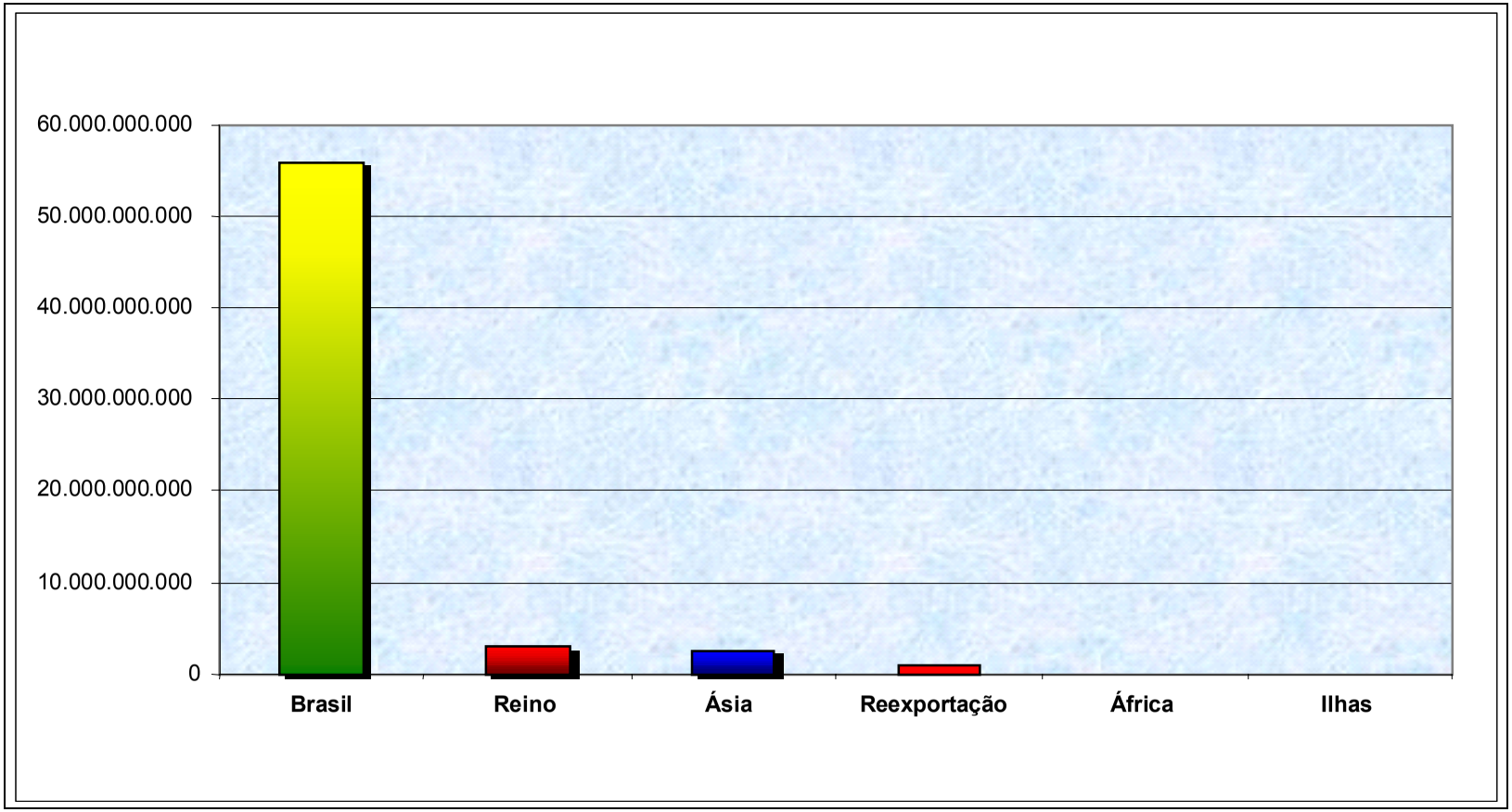
ANO	ÁFRICA	ÁSIA	BRASIL	ILHAS	REEXPORTAÇÃO	REINO	TOTAL	%
1796		35.345.536	5.044.431.773	160.000	301.578.730	93.029.945	**5.474.545.984**	**8,8**
1797		50.539.930	3.015.316.636	51.200	73.379.680	215.450.795	**3.354.738.241**	**5,4**
1798		132.124.145	2.873.200.600		113.811.168	124.229.995	**3.243.365.908**	**5,2**
1799		124.332.640	3.163.068.120		63.383.740	104.385.525	**3.455.170.025**	**5,5**
1800		10.488.250	5.647.502.888		49.921.600	142.138.250	**5.850.050.988**	**9,4**
1801		418.387.200	7.305.166.428	476.000	99.314.200	258.706.805	**8.082.050.633**	**12,9**
1802		87.650.000	3.210.144.350		7.634.180	72.489.365	**3.377.917.895**	**5,4**
1803		8.785.200	2.671.193.102		75.622.560	61.476.515	**2.817.077.377**	**4,5**
1804		12.186.300	2.342.824.174		9.238.220	158.249.855	**2.522.498.549**	**4,0**
1805		118.443.300	2.869.017.812		21.730.300	275.024.785	**3.284.216.197**	**5,3**
1806		25.097.620	2.481.645.622		7.117.760	95.089.770	**2.608.950.772**	**4,2**
1807		162.255.040	1.344.688.410		28.956.500	42.152.745	**1.578.052.695**	**2,5**
1808						49.423.600	**49.423.600**	**0,1**
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814		56.564.320	562.805.275		17.724.430	36.311.705	**673.405.730**	**1,1**
1815		78.002.120	1.096.826.745		1.502.400	86.506.345	**1.262.837.610**	**2,0**
1816		147.191.050	2.234.143.724		65.085.340	78.665.885	**2.525.085.999**	**4,0**

continuação

ANO	ÁFRICA	ÁSIA	BRASIL	ILHAS	REEXPORTAÇÃO	REINO	TOTAL	%
1817		343.624.630	2.332.118.301		10.223.830	74.436.300	**2.760.403.061**	**4,4**
1818		264.911.570	2.125.054.160		3.699.000	61.763.760	**2.455.428.490**	**3,9**
1819		128.716.376	1.106.298.190		2.349.600	49.038.350	**1.286.402.516**	**2,1**
1820		167.421.680	1.522.914.054		6.199.120	97.353.680	**1.793.888.534**	**2,9**
1821		57.466.100	787.289.700		479.790	140.237.730	**985.473.320**	**1,6**
1822								
1823		13.305.664	447.792.754		10.711.200	47.572.520	**519.382.138**	**0,8**
1824		56.081.812	88.123.135		163.520	34.574.860	**178.943.327**	**0,3**
1825	572.400	12.996.640	101.252.645		2.946.640	66.352.800	**184.121.125**	**0,3**
1826	570.500	7.317.100	240.060.495		9.240.200	68.528.435	**325.716.730**	**0,5**
1827	271.734	15.387.918	377.737.980		15.000	166.378.760	**559.791.392**	**0,9**
1828	1.279.080	5.355.120	193.518.368		1.536.000	176.257.460	**377.946.028**	**0,6**
1829	1.094.850		126.820.130		400.000	48.130.296	**176.445.276**	**0,3**
1830		14.548.850	310.192.077			53.790.880	**378.531.807**	**0,6**
1831	1.678.937	5.005.440	209.609.520		1.540.000	119.664.280	**337.498.177**	**0,5**
Total	**5.467.501**	**2.559.531.551**	**55.830.757.168**	**687.200**	**985.504.708**	**3.097.411.996**	**62.479.360.124**	**100,0**
%		**4,1**	**89,4**		**1,6**	**5,0**	**100,0**	

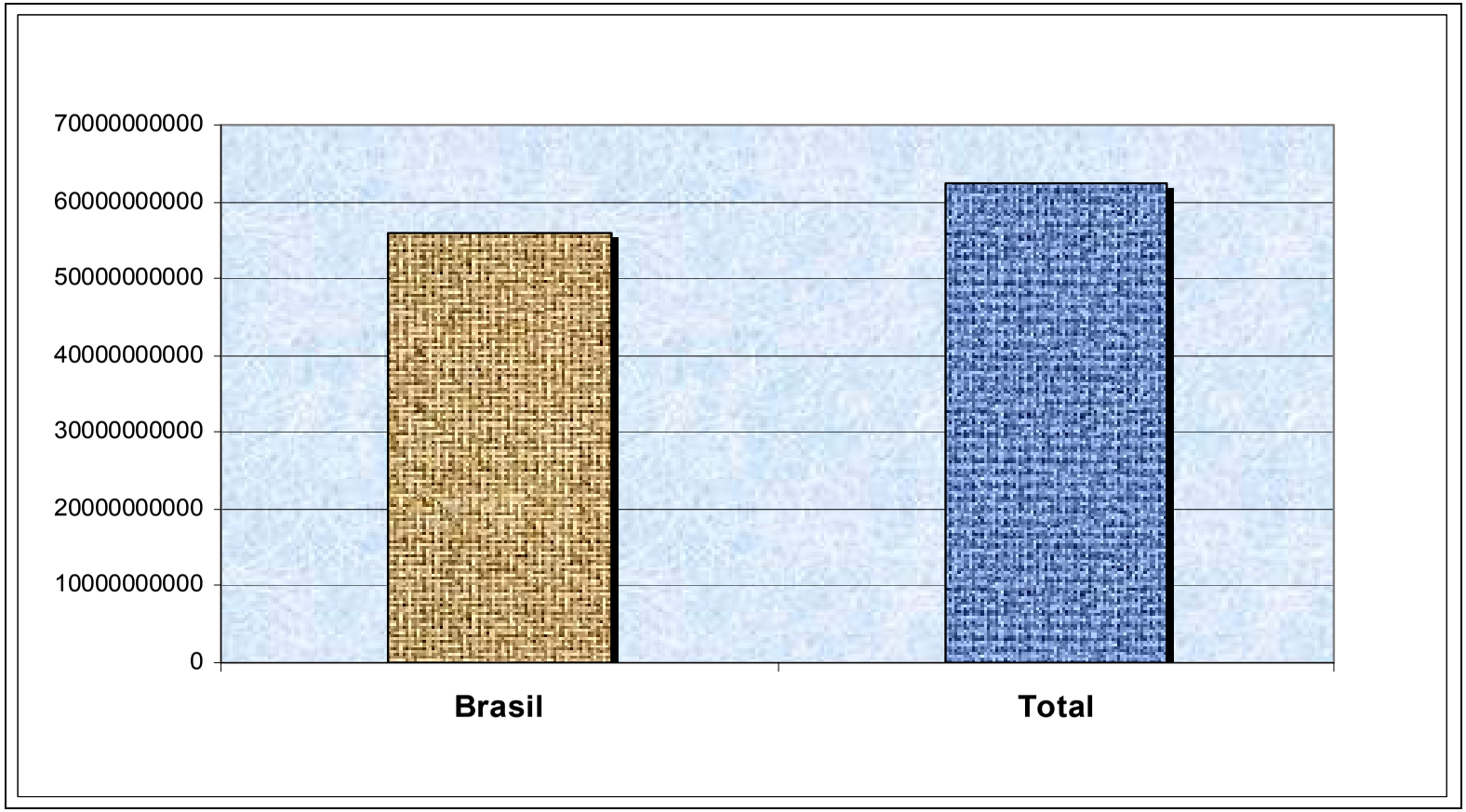
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 22: Exportações portuguesas para Hamburgo (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 23: Comparação das exportações portuguesas para Hamburgo (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.3.3 COMPARAÇÕES DAS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA HAMBURGO, ORIGEM (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Com base na tabela 28 e o respectivo gráfico 24, passaremos a analisar a importância dos produtos do Brasil no quadro geral das exportações portuguesas para Hamburgo.[1306] A tabela e o gráfico evidenciam, com destaque, a posição dos produtos brasileiros, atingindo, no período de 1796 a 1831, a soma de 55 milhares de contos, no total de 62 milhares de contos, ou seja, as outras origens atingem somente seis milhares de contos. Isto significa que o Brasil, em percentual, foi responsável por 89,4% do total das exportações portuguesas para Hamburgo. Os demais somam somente 10,6% do total do período.

Em 1796, os produtos do Brasil atingiram 92,1% do total exportados para Hamburgo; até 1807, flutuou na faixa de 96,5% a 85,2% do total. O ano de 1800 foi o que atingiu o percentual mais alto, 96,5% do total, em relação aos demais. Já a partir de 1814 a 1823, os produtos do Brasil, em relação às outras origens, permaneceram na faixa de 79,9% a 88,5% do total; nestes anos sofrem uma ligeira queda em relações aos outros. Tal fato deveu-se à diminuição do comércio geral com Hamburgo, especialmente dos produtos do Brasil. De 1824 até o final do período, os produtos brasileiros, além de sofrerem fortes oscilações em relação às outras origens, apresentaram forte declínio, não atingindo meio milhar de contos anuais, chegando a atingir somente 49,2% no ano de 1824. Isso ocorre porque Hamburgo fomentou, em grande escala, o comércio direto com o Brasil, gerando a si somas consideráveis de lucros.[1307] O cônsul português em Hamburgo faz menção a esse fato, narrando em seu relatório a situação que vivência em Hamburgo, percebendo que o Brasil está

[1306] Quando aqui nos referimos a outras origens, queremos dizer produtos do Reino, produtos reexportados, produtos da África e produtos das ilhas.

[1307] Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drumond a Francisco Carneiro de Campos, intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". Hamburgo, 31 de dezembro de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

montando sua própria praça comercial em Hamburgo, instalando um Consulado brasileiro e iniciando parcerias comerciais com grande impacto:

> Para esta cidade voltou ultimamente de Gottingue o Major de Schäffer, e apresentou ao senado as suas credenciais de Agente político e comercial por parte S.M. o Imperador D. Pedro. Além dele, acha-se aqui mais outro Agente diplomático do Brasil, na pessoa de Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, sobrinho do Conselheiro José Luiz de Carvalho e Mello, que trouxe três cartas de crédito, para o Grande Duque de Meckemburgo, Schwerin, e parece sujeito de respeitabilidade. O meu dilema relativo ao Major Schäffer, que tomei a liberdade de expor a V. Ex.ª, solveu-se pouco depois, com a certeza de uma inteira separação dos Governos desse Reino e do Brasil; passá-lo o título de Encarregado de Negócios, que o arrogava (não estando acreditado senão como Agente) impunha-me de considerar como Oficial superior do mesmo Chefe a um sujeito, por aqui geralmente desprezado.[1308]

Em síntese, conforme no evidencia o gráfico, demonstramos com clareza que os produtos do Brasil tinham a primazia absoluta nas importações feitas por Hamburgo em Portugal, de 1796 a 1831.

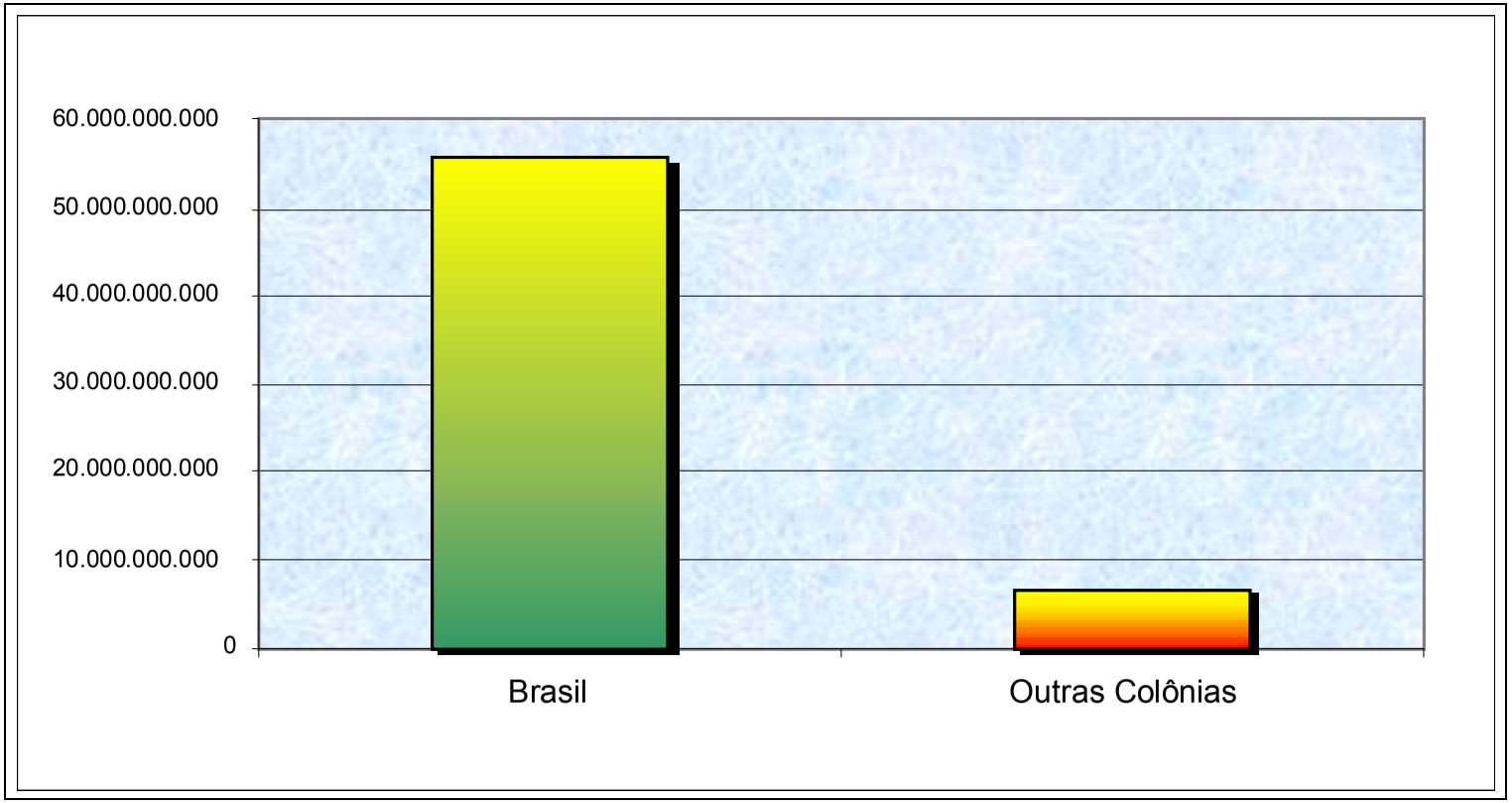
[1308] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Conde de Porto Santo, Hamburgo, em 22 de Março, 1826. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 28: Comparações das exportações portuguesas de produtos do Brasil e de outras origens para Hamburgo.

Ano	Brasil	Outras origens	Total geral	%
1796	5.044.431.773	430.114.211	5.474.545.984	**92,1**
1797	3.015.316.636	339.421.605	3.354.738.241	**89,9**
1798	2.873.200.600	370.165.308	3.243.365.908	**88,6**
1799	3.163.068.120	292.101.905	3.455.170.025	**91,5**
1800	5.647.502.888	202.548.100	5.850.050.988	**96,5**
1801	7.305.166.428	776.884.205	8.082.050.633	**90,4**
1802	3.210.144.350	167.773.545	3.377.917.895	**95,0**
1803	2.671.193.102	145.884.275	2.817.077.377	**94,8**
1804	2.342.824.174	179.674.375	2.522.498.549	**92,9**
1805	2.869.017.812	415.198.385	3.284.216.197	**87,4**
1806	2.481.645.622	127.305.150	2.608.950.772	**95,1**
1807	1.344.688.410	233.364.285	1.578.052.695	**85,2**
1808		49.423.600	49.423.600	
1809				
1810				
1811				
1812				
1813				
1814	562.805.275	110.600.455	673.405.730	**83,6**
1815	1.096.826.745	166.010.865	1.262.837.610	**86,9**
1816	2.234.143.724	290.942.275	2.525.085.999	**88,5**
1817	2.332.118.301	428.284.760	2.760.403.061	**84,5**
1818	2.125.054.160	330.374.330	2.455.428.490	**86,5**
1819	1.106.298.190	180.104.326	1.286.402.516	**86,0**
1820	1.522.914.054	270.974.480	1.793.888.534	**84,9**
1821	787.289.700	198.183.620	985.473.320	**79,9**
1822				
1823	447.792.754	71.589.384	519.382.138	**86,2**
1824	88.123.135	90.820.192	178.943.327	**49,2**
1825	101.252.645	82.868.480	184.121.125	**55,0**
1826	240.060.495	85.656.235	325.716.730	**73,7**
1827	377.737.980	182.053.412	559.791.392	**67,5**
1828	193.518.368	184.427.660	377.946.028	**51,2**
1829	126.820.130	49.625.146	176.445.276	**71,9**
1830	310.192.077	68.339.730	378.531.807	**81,9**
1831	209.609.520	127.888.657	337.498.177	**62,1**
Total	**55.830.757.168**	**6.648.602.956**	**62.479.360.124**	**89,4**
%	**89,4**	**10,6**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 24: Comparações das exportações portuguesas de produtos do Brasil e de outras origens para Hamburgo.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.3.4 PORTUGAL – HAMBURGO: EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS DO BRASIL PARA HAMBURGO E OUTRAS NAÇÕES ESTRANGEIRAS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Analisaremos as comparações entre as exportações totais de Portugal para as Nações estrangeiras e, desse total, a porcentagem para Hamburgo e ainda o montante total que Portugal exportou de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras e qual a porcentagem destes produtos exportadas para Hamburgo, de acordo com a tabela 29 e o gráfico 25.

Primeiramente, abordaremos a exportações portuguesas para Hamburgo e as exportações totais de Portugal para as Nações estrangeiras. Nos anos aqui estudados, Hamburgo importou 12,6% do total, ocupando o segundo lugar no comércio de exportação. A participação anual de Hamburgo no comércio de exportação portuguesa foi muito variável. Como vimos no item anterior, aqui também o período é dividido em duas grandes fases, provocadas pelas crises européias e, conseqüentemente, a abertura dos portos brasileiros, resultando em grande decadência no comércio português.

Na fase anterior ao ponto zero (de 1796 a 1807), Hamburgo teve grande expressividade no comércio de exportação portuguesa: "Antigamente, o nosso comércio com esta Praça de Hamburgo era de grande atividade e fazia girar anualmente avultadas somas. Esta mesma República era também o depósito dos efeitos do Brasil, que atingia um montante de 7, 9 até 20 milhões, gerado sempre grande vantagens a nosso favor".[1309] O ano de 1796 é o de maior expressividade, atingindo 34,2% do total, o maior índice entre os países compradores de produtos portugueses, ou seja, Hamburgo ocupava a primeira posição no conjunto dos países. Como já vimos anteriormente, na tabela das exportações portuguesas para as Nações estrangeiras, no ano de 1797, declinou-se para 28,4% do total; em 1798, cedeu ainda mais, passando para 21,5% do total; igualmente, em 1799, declinou para 19,5% do total; já em 1800, ascendeu para 28,3% do total; no ano seguinte, atingiu 32,2% de total, quase na mesma

[1309] **BGC**, 1821. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

situação do ano de 1796. Mas nos anos seguintes, declinou bruscamente para 15,8% do total e nessa faixa permaneceu até o final da primeira fase, ou seja, até 1807.

Na segunda fase, depois do ponto zero, temos o retorno de Hamburgo com a participação, em 1814, de somente 3,8% do total, ascendente os anos seguintes até 1823, variando entre 6,4% a 17,5% do total, soma bem menor da apresentada na primeira fase. Nos anos que se seguiram, até 1831, a participação se tornou mínima em relação aos outros anos.

A participação de Hamburgo no comércio de exportação portuguesa de produtos do Brasil atinge, de 1796 a 1831, 24,6% do total. Hamburgo, no comércio de reexportações portuguesas de produtos do Brasil, faz toda a diferença, como já vimos anteriormente, ocupando o primeiro lugar, ou seja, a nação que mais importou produtos brasileiros.

Na tabela exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo e no gráfico, percebemos a diferença que esses produtos causavam no comércio português de exportações para Hamburgo. Novamente chamamos a atenção para as duas fases no período – fase anterior ao ponto zero e fase posterior. É interessante que, em todo o período, Hamburgo esteve presente com percentuais considerável, concluindo que o comércio geral de exportações portuguesas para as Nações de produtos do Brasil tem diminuído consideravelmente, como visto no capítulo sobre reexportações portuguesas de produtos do Brasil.

Em 1796, Hamburgo atingiu 51% do total das exportações portuguesas de produtos do Brasil; em 1797, caiu para 44,4% do total, e os anos até 1807, flutuam entre 38,4% a 11,8% do total. Em 1814, logo após o ponto zero, atingiu somente 6,3% do total, com ascensão considerável no ano seguinte, somando 12,7% do total, e ascendeu ainda mais nos anos seguintes até 1823, oscilando entre 29,2% a 19,7% do total. Depois de 1823, apresenta uma ligeira queda. Das exportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações

estrangeiras, de 1796 a 1831, 24,6% foram exportados para Hamburgo e o gráfico 26 nos mostra a importância desses produtos brasileiros na praça de Hamburgo.

Tabela 29: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo e outros países (1796-1831).

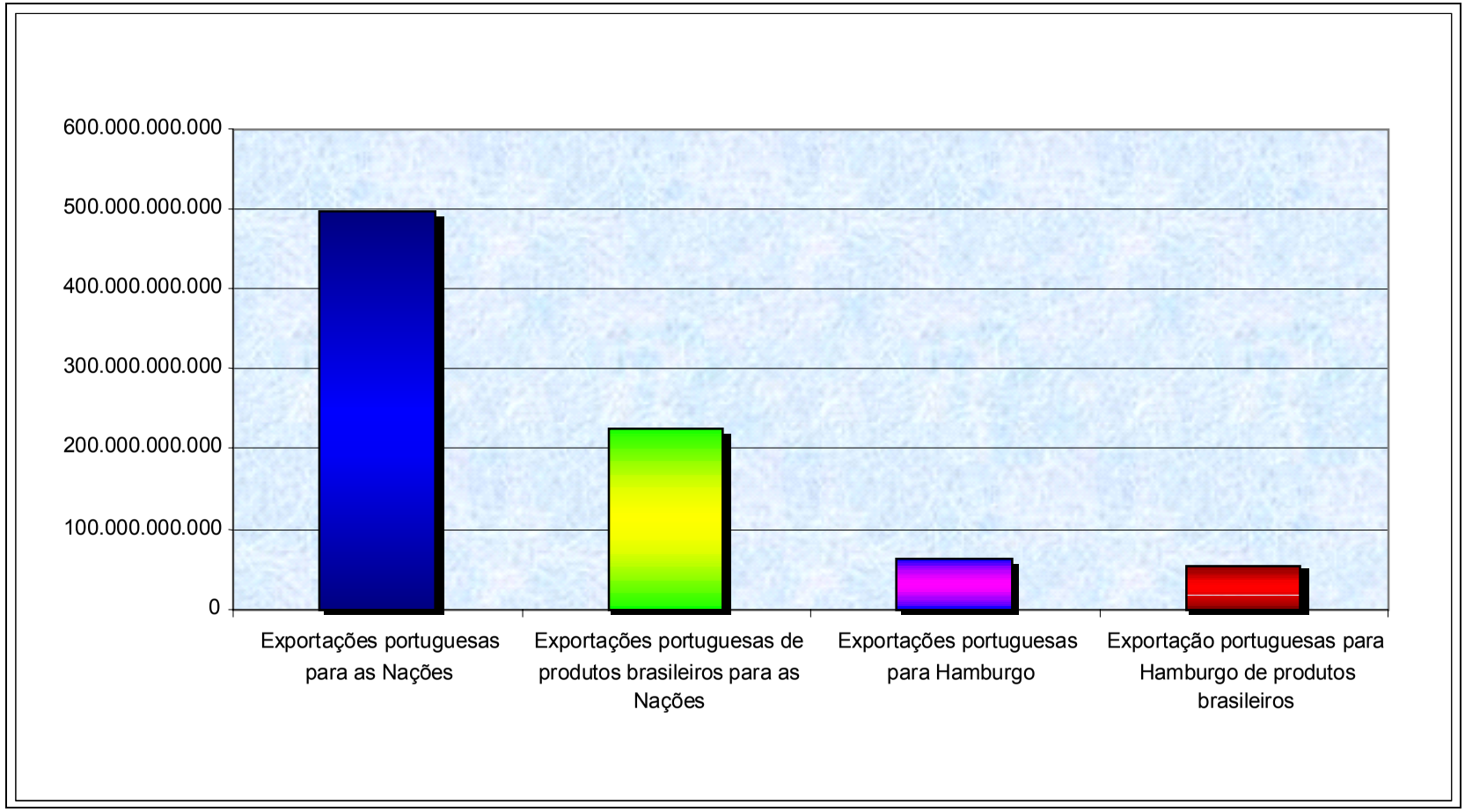
ANO	EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA HAMBURGO	EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS	% DE EXPORTAÇÃO PORTUGUESA PARA HAMBURGO	EXPORTAÇÃO PORTUGUESAS PARA HAMBURGO DE PRODUTOS BRASILEIROS	EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS DE PRODUTOS BRASILEIROS	% DA EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA HAMBURGO
1796	5.474.545.984	16.013.356.598	34,2	5.044.431.773	9.883.946.717	51,0
1797	3.354.738.241	11.822.970.024	28,4	3.015.316.636	6.789.415.431	44,4
1798	3.243.365.807	15.053.960.930	21,5	2.873.200.600	8.881.529.623	32,4
1799	3.455.170.025	17.688.107.851	19,5	3.163.068.120	10.202.526.910	31,0
1800	5.850.050.989	20.684.802.297	28,3	5.647.502.888	14.173.413.965	39,8
1801	8.082.050.633	25.103.785.190	32,2	7.305.166.428	15.092.956.970	48,4
1802	3.377.917.895	21.405.349.072	15,8	3.210.144.350	14.538.325.439	22,1
1803	2.817.077.377	21.528.379.563	13,1	2.671.193.102	11.831.181.181	22,6
1804	2.522.498.549	21.060.962.501	12,0	2.342.824.174	13.167.969.276	17,8
1805	3.284.216.197	22.654.204.293	14,5	2.869.017.812	13.893.192.268	20,7
1806	2.608.950.772	23.255.505.141	11,2	2.481.645.622	14.506.024.046	17,1
1807	1.578.062.695	20.999.506.331	7,5	1.344.688.410	11.434.569.041	11,8
1808	49.423.600	5.811.038.620	0,9		4.635.424.220	
1809		9.858.222.739			2.061.200.555	
1810		12.521.960.437			2.961.732.515	
1811		6.913.924.928			512.591.895	
1812		10.458.597.995			969.093.630	
1813		9.930.704.288			913.341.625	
1814	673.405.730	17.566.960.844	3,8	562.805.275	8.907.378.375	6,3
1815	1.262.837.610	19.584.708.422	6,4	1.096.826.745	8.621.421.111	12,7
1816	2.525.085.999	16.178.708.073	15,6	2.234.143.724	8.676.032.201	25,8

continuação

ANO	EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA HAMBURGO	EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS	% DE EXPORTAÇÃO PORTUGUESA PARA HAMBURGO	EXPORTAÇÃO PORTUGUESAS PARA HAMBURGO DE PRODUTOS BRASILEIROS	EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS DE PRODUTOS BRASILEIROS	% DA EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA HAMBURGO
1817	2.760.403.061	15.770.143.859	17,5	2.332.118.301	7.994.276.914	29,2
1818	2.455.428.590	16.928.380.434	14,5	2.125.054.160	7.579.269.905	28,0
1819	1.285.402.516	11.291.405.295	11,4	1.106.298.190	4.469.111.971	24,8
1820	1.793.888.534	11.578.343.502	15,5	1.522.914.054	5.286.731.809	28,8
1821	985.473.320	10.167.465.972	9,7	787.289.700	3.707.041.278	21,2
1822						
1823	519.382.138	8.175.665.222	6,4	447.792.754	2.277.138.178	19,7
1824	178.943.327	8.500.236.464	2,1	88.123.135	2.370.903.160	3,7
1825	184.121.125	10.791.955.459	1,7	101.252.645	1.625.109.905	6,2
1826	325.716.730	6.383.608.877	5,1	240.060.495	1.349.482.005	17,8
1827	559.791.392	11.308.853.346	5,0	377.737.980	1.872.670.280	20,2
1828	377.946.028	10.782.763.547	3,5	193.518.368	1.348.449.846	14,4
1829	176.445.276	9.759.883.760	1,8	126.820.130	1.028.398.255	12,3
1830	378.531.807	10.018.902.535	3,8	310.192.077	2.004.041.273	15,5
1831	337.498.177	8.058.940.049	4,2	209.609.520	1.433.084.290	14,6
Total	**62.478.370.124**	**495.612.264.458**	**12,6**	**55.830.757.168**	**226.998.976.063**	**24,6**

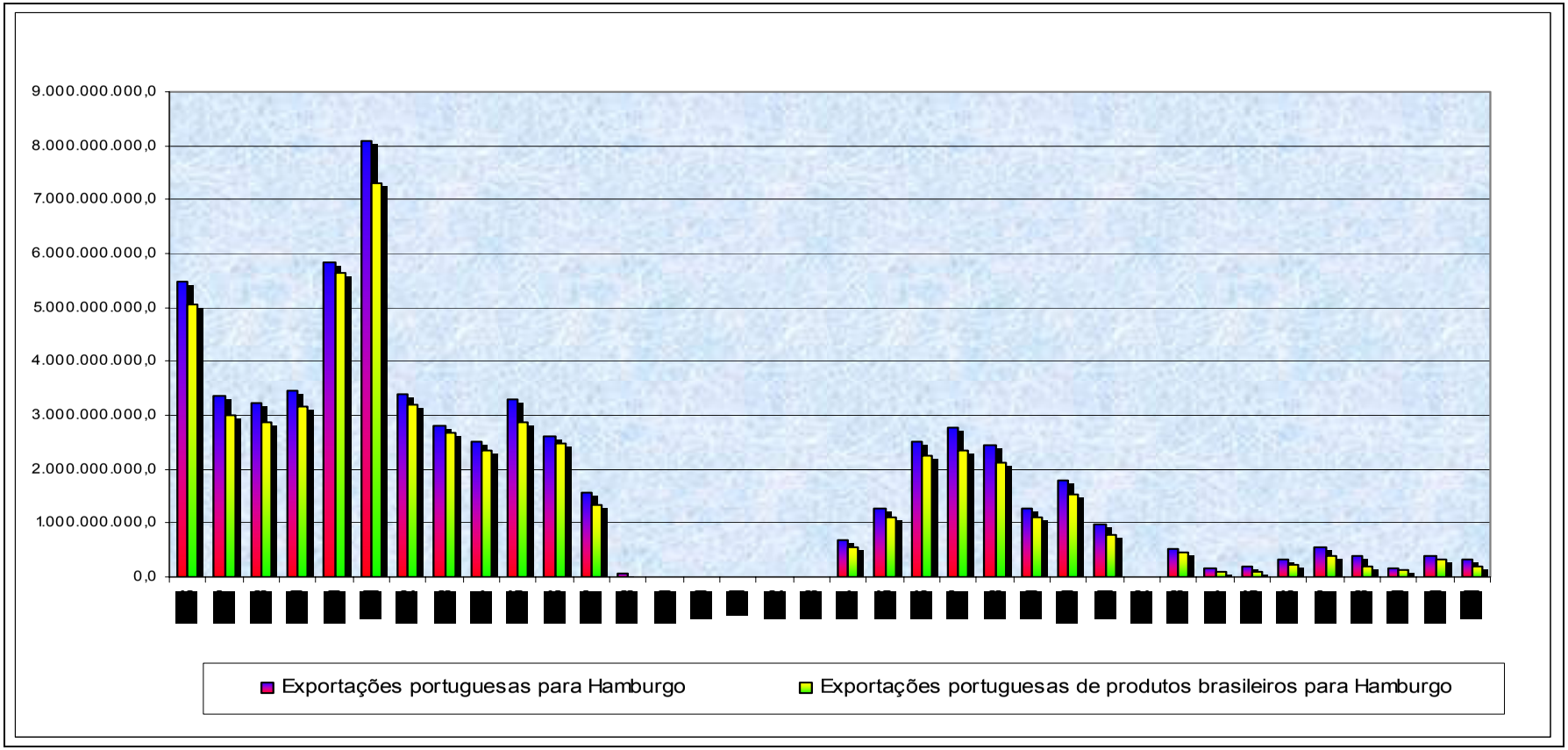
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 25: Exportações portuguesas para Hamburgo e outras Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 26: Exportações portuguesas para Hamburgo (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

3.3.5 FLUXO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO

Feita a análise das importações e exportações, faremos a demonstração do fluxo comercial entre Portugal e Hamburgo, conforme a tabela 30 e o gráfico 27, que sintetizam a participação percentual das exportações portuguesas para Hamburgo em relação à importação.

Como já vimos anteriormente, Hamburgo era considerado o principal entreposto dos produtos coloniais, em especial o açúcar, e era um dos mais freqüentados portos europeus

> ...demonstrar com poucas palavras a importação e exportação que anualmente costumamos ter aqui dos produtos do Brasil e dos lucros que aprazam e quando daqui se comercializam para o Báltico, quando assim se pode tirar mais a vantagem. Os de importação saem bem, particularmente 25 até 30 mil caixas de açúcares dos três portos principais do Brasil, aos quais supostos nos virem mais que outra tanta quantia de Inglaterra, das Ilhas e de Havana, transportado via América. Podemos dar muito bom gasto póstumo aqui para a soma das 400 fábricas de açúcar. Algodão, couros, café, cascas, anil e drogas também acham aqui boa saída. Os de exportação são bem em particular panos da Silésia; da Vestfália, cobre ensacado em pano, portas, ladrilhos da Rússia...[1310]

Fica sempre mais claro que o comércio Portugal com Hamburgo teve seu momento mais importante nos anos que antecedem a abertura dos portos brasileiros. As fontes diretas do cônsul português em Hamburgo nos confirmam que, em 1790, Portugal já vinha mantendo relações comerciais em Hamburgo muito favoráveis àquele país:

> De modo que igual cabedal se remete para esse Reino em letras de câmbio, que vêm a ser o mesmo que dinheiro contado que entra em Portugal, de que resulta que o Balanço comercial entre o Portugal e Hamburgo é talvez, em favor do dito Reino, o mais vantajosos de toda a Europa. Ponho tudo isto na presença de V. Ex.ª, movido de sincero desejo de ver florescer e aumentar o mútuo comércio desses Reinos com esta República.[1311]

[1310] Cartas do cônsul português em Hamburgo. Pedro Gabe de Massarellos. Ao Antônio de Araújo Azevedo, Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Comendador da Ordem de Cristo no Rio de Janeiro. Hamburgo, 30 de agosto de 1808. Arquivo do Conde da Barca, Correspondências recebidas, doc. 5.7. Universidade do Minho. Braga, Portugal.

[1311] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, João Schuback, ao Secretário da Real Junta de Comércio em Lisboa. Hamburgo, 17 de dezembro de 1793. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Em 1790, relatório do cônsul João Schuback[1312] resume com muita satisfação a situação do comércio de Portugal com Hamburgo, dizendo da satisfação com que tem fechado o balanço comercial com a República hamburguesa; definindo o comércio português com Hamburgo como um dos mais vantajosos para Portugal e, ao mesmo tempo, de grande utilidade a Hamburgo, especialmente a respeito do açúcar brasileiro. Com freqüência, menciona a ascensão anual do comércio português com Hamburgo, gerando largas esperanças futuras e provocando bons resultados aos comerciantes portugueses, pela alta dos preços dos produtos. Já neste período, a balança comercial com Hamburgo pendia a favor de Portugal e, conseqüentemente, considerado como o comércio mais importante e útil ao Reino de Portugal:

> Convencido do muito que V. Ex.ª se interessa na utilidade pública e nos progressos do comércio da Nação Portuguesa, sei que não lhe será indiferente a notícia de que os negócios significantes e subsistentes entre o Reino de Portugal e esta República foram e são, no presente ano, sumamente luzidos, prósperos e vantajosos aos vassalos de Sua Majestade, principalmente no que respeita o gênero açúcar, pois, ao copioso consumo que estas Refinadoras lhe deram, são devidos os crescidos preços a que subiu, com grande utilidade dos comerciantes portugueses, que o recebem do Brasil. Como o valor dos efeitos exportados dos Portos de Portugal para esta Cidade sobem anualmente a quatro milhões de cruzados, quando a importação dos vários gêneros e manufaturas daqui puderam perfazer um milhão, com pouca diferença, a balança pende conhecidamente a favor do Portugal. Perdoe V. Ex.ª esta digressão, e permita-me que recomende este comércio na Sua proteção, pois o considero um dos mais úteis ao Reino de Portugal.[1313]

Em 1970, o comércio português estava em plena atividade, acumulando em seu favor grandes somas, fato confirmado aqui pelo cônsul português em Hamburgo, que define esse comércio como florido, avultado e lucrativo, fazendo referencia novamente ao açúcar como principal produto, já traçando para o futuro um comércio de larga escala com cifras favoráveis a Portugal. O fluxo comercial português neste ano fecha em favor de Portugal

---

[1312] cônsul de Portugal em Hamburgo .

[1313] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, João Schuback, ao Secretário da Real Junta de Comércio em Lisboa. Hamburgo, 13 de agosto de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

.

porque as importações portuguesas em Hamburgo sempre foram superadas em muito pelas exportações:

> Persuadido do muito que V. Ex.ª se interessa no aumento do Comércio do Reino de Sua Majestade, não devo ocultar que este, no decurso do ano expirado, foi sumamente florido, avultado e lucrativo para os negociantes portugueses que para esta cidade dirigiram os seus efeitos. De Lisboa e do Porto, só de açúcares, importaram-se aqui perto de 18 mil caixas, que se puderam calcular no valor de 4 até 4½ milhões de cruzados, e as aparências para o futuro não são menos favoráveis. Com inexplicável gosto, vejo este crescimento do tráfego mútuo, digno da atenção de V. Ex.ª e da Sua proteção.[1314]

No ano de 1792, Portugal continua, segundo o cônsul, com o balanço consideravelmente a seu favor: "Não posso deixar de expor a V. Ex.ª um resumo dos efeitos que, no ano pretérito, se exportaram desses Reinos de Portugal para esta praça. O objeto é bem considerável e não o é menos o crescido lucro que desfrutaram os empresários pela maior parte reinícola.[1315]

Hamburgo, mesmo nos momentos críticos, consegue manter sua neutralidade, por quase todo o período, sofrendo restrições, nos anos de 1808 a 1813, quando retoma as atividades comerciais favorecendo assim o comércio entre Portugal:

> uma interessante notícia, da qual pode resultar muito bem ao nosso Comércio, é de que o Bloqueio ao Elba está levantado para os navios neutrais, que trazem carga neutra e que vêm de Países Neutrais; e como aqui se consomem muitas das nossas fazendas coloniais, tomei a liberdade de participar a V. Ex.ª este acontecimento a fim de que V. Ex.ª queira fazer constar onde melhor lhe convier.[1316]

[1314] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, João Schuback, ao Secretário da Real Junta de Comércio, em Lisboa. Hamburgo, 31 de dezembro de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1315] Idem. Hamburgo, 6 de abril de 1792. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1316] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Antônio D'Araújo D'Azevedo. Hamburgo, 4 de julho de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

É de longa data a vantagem da praça hamburguesa para Portugal: "Desde, o ano de 1796, temos sempre a Balança a nosso favor e, há 40 anos, esta Praça, já era de grande Importação."[1317]

As vantagens do comércio português em relação a Hamburgo aparecem em quase todas as correspondências ao Estado, quase em tom de aconselhamento, para não deixar de favorecer essas relações, produtoras de grades favores a Portugal. E, como vimos na conclusão do comércio geral de Portugal com as Nações estrangeiras, este resultado se confirma em grande escala, pois Hamburgo, no período aqui abordado, assumiu a primeira posição como o melhor cliente, ou seja, quem mais favoreceu a economia portuguesa, importando muito e exportando pouco. A carta consular de 14 de fevereiro de 1794 fala das importações feitas por Hamburgo, de produtos de portugueses, mesmo em meio a conflitos beligerantes, entre Inglaterra e França. Portugal consegue grandes vantagens comerciais com esta praça:

> Tomo a confiança importunar a V. Ex.ª com o Resumo anexo dos gêneros que, no ano próximo expirado, chegaram desses Reinos a esta Cidade. Se no decurso dele a importação de açúcares foi menos considerável que no ano precedente, é porque sete navios, com cargas de grande valor, procedentes de Lisboa e do Porto, foram apresados pelos franceses, a que se agrega ficarem invernando no Porto.[1318]

O comércio de Hamburgo não é favorável somente a Portugal mas a todas as Nações da Europa pela posição de neutralidade em que se achava. Schuback, referindo-se a Hamburgo como grande centro comercial, menciona sua importância no comércio geral, sendo o centro do comércio com o Báltico e todo o Norte.[1319]

[1317] **BGC**, 1818. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1318] Carta do cônsul português em Hamburgo. João Schuback, à Junta de Comércio de Portugal. Hamburgo, 14 de fevereiro de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
[1319] Idem.

Em 1801, o comércio de Portugal com Hamburgo atinge o ponto máximo do período, ultrapassando a cifra de sete milhares de contos; em 1803, o bloqueio do Elba pelos ingleses causa grande estagnação ao comércio hamburguês e, conseqüentemente, a Portugal, que dali sempre tirou grandes vantagens.[1320]

As vantagens comerciais não eram somente a Portugal, mas também a Hamburgo, pelas reexportações que faziam dos produtos adquiridos em Portugal e pelos inúmeros trabalhos favorecidos aos cidadãos hamburgueses, devido a essa movimentação comercial. Segundo indicação do cônsul português em Hamburgo, quase um terço da população hamburguesa vive das comissões e dos lucros que fazem com os produtos importados dos Portos de Lisboa e do Porto.[1321]

Nos anos de 1808 a 1813, Portugal não manteve comércio com Hamburgo por força dos bloqueios impostos aos mares do Norte e Báltico, e depois pelo fato de ter sido incorporado ao império francês em 1810, juntamente com Lübeck e Bremen. Denominamos este anos trágicos entre o comércio Português e Hamburguês de "ponto zero" por não ocorrer nenhuma movimentação comercial. As diminuições comerciais, ocorridas depois de 1814, apresentam uma nova característica: a falta de produtos coloniais nas Praças de Lisboa e do Porto é a principal causa da diminuição do comércio com Hamburgo em 1815, especialmente pela falta de produtos do Brasil, devido à emancipação do comércio brasileiro. Hamburgo neste período até a organização do comércio direto com o Brasil, foi abastecido com os produtos vindos de Havana e da Inglaterra. Não somente o comércio de exportação tem

---

[1320] "O Bloqueio do Elba causa uma grande estagnação no Comércio geral, o que também experimentaram os Negociantes em Portugal". Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback, à Real Junta de Comércio português. Hamburgo 3 de agosto de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1321] Carta do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo, José Anselmo Corrêa Henriques, a Antônio D'Araújo D' Azevedo. Hamburgo, 16 de outubro de 1806. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

diminuído, mas também o de importação, pelos mesmos motivos, ou seja, pela falta de mercado português para a reexportação dos mesmos.[1322]

Em 1819 o comércio português sente o impacto causado pelo comércio direto entre Hamburgo e o Brasil: "Quanto à decadência em que aqui jaz o comércio com esse Reino, sufocado e oprimido pelo comércio direto com o Brasil".[1323] Significa que, logo que Hamburgo retorna às atividades comerciais, inicia-se o comércio direto com o Brasil em larga escala, que cresce diariamente; e o Brasil passa ser o cliente preferencial de Hamburgo, fornecendo avultadas somas de produtos: "Cumpre agora fazer algumas observações sobre a importância do comércio do Brasil com esta cidade hanseática de Hamburgo e Bremen, comércio que cresce diariamente e que procura ao império grande consumo dos produtos da sua indústria."[1324]

O comércio direto e Hamburgo com o Brasil era fortemente fomentado pelos ingleses, a ponto de aniquilar as grandes casas de comércio portuguesas:

> Ultimamente, porém, tendo as relações diretas com o Brasil, que aqui fomentam os ingleses, aniquilando quase o Comércio regular da minha casa paterna com esse Reino, pelo qual eu sustentava uma já numerosa família, estou por instantes a largar do estado mercantil, não deverei continuar a viver numa terra tão dispendiosa como esta; fiquei esperando por tempos propícios, e agora ver que o sacrifício e a reconciliação com o Brasil já parecem remotos.[1325]

As movimentações portuguesas com a praça de Hamburgo, de 1824 a 1831, tornaram-se praticamente insignificante em relação aos anos anteriores a 1808. O aumento do comércio

---

[1322] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Senhor José Accursio das Neves, Secretário Deputado da Real Junta do Comércio em Lisboa. Hamburgo, 18 de junho, 1815. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1323] Idem. Hamburgo, 20 de Julho, 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1324] Carta de Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond a Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 19 de março de 1831. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1325] Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de setembro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios**

direto com o Brasil fez declinar a movimentação comercial com Portugal, pois a cada ano os hamburgueses investiam mais no comércio com o Brasil, deixando de lado as praças de Lisboa e Porto, pelo fato de o comércio direto lhes ser muito mais favorável,[1326] apesar das distâncias geográficas, trazendo-lhes inúmeras vantagens, sustentando praticamente a terça parte da cidade com seus lucros.

Os lucros, que nos anos anteriores sustentavam grande parte da economia portuguesa, especialmente o açúcar e o café brasileiros, passaram a ser incorporados à economia hamburguesa:

> Preço pelo qual estes gêneros foram comprados no Brasil a 4.626.00$400, diferença de preço entre o lugar de produção e do consumo 1.765.2661$030, resulta desta diferença de preço que a importação dos gêneros açúcar e café do Brasil produziu 38 por cento de interesse, suficiente para cobrir as despesas provenientes de fretes, seguros direitos de entrada e saída. Com essa entrada de fundos e outros créditos, como flutuações de câmbio e outros, dá ainda um lucro muito razoável aos negociantes que se ocuparam deste negócios. Cumpre notar que os direitos de entrada nesta Cidade são de um por cento. Deduzindo, pois desta soma, de quatro milhões e 400 mil cruzados ao câmbio de 32 os direitos de saída, todo, ou quase todo, o resto ficou em utilidade do comércio estrangeiro, por isso as importações feitas por conta dos nossos negociantes ou produtores deste gêneros são por extremo pequenas ou quase nenhuma. A marinha mercante estrangeira das casas de seguros e o comércio de Hamburgo foram alimentados neste ano tão-somente com os produtos café e açúcar do Brasil com uma soma assaz forte e da qual não partilhou nem a nossa marinha, nem nosso comércio. Se ajuntarmos a massa total do valor destes dois gêneros, açúcar e café, e o valor dos outros diferentes gêneros de importação que fizeram, no respectivo mapa, veremos em toda a sua evidência a grande verdade de que os gêneros do Brasil, que se exportam para a Europa, constituem já um fundo de riquezas em exportação de que não há exemplo em nenhuma outra Nação que, para aumentar e aperfeiçoar a produção desses gêneros ou criar novos, medíssemos cuidado basta um país onde a natureza conspira para o seu engrandecimento.[1327]

Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1326] Carta de Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond a Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 19 de março de 1831. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1327] Carta de Antonio de Menezes Vasconcellos de Drummond ao Francisco Carneiro de Campos Hamburgo 31 de dezembro de 1832. Carta intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

Todo este resultado é prova evidente de que o aumento do comércio direto de Hamburgo com o Brasil faz declinar a movimentação comercial com Portugal, pelas somas vantajosas que trazem à República de Hamburgo comprando direto do Brasil, sem mais precisar o intermédio da metrópole portuguesa, pois o próprio autor do relatório declara que os lucros produzidos pelo comércio direto, somente dos produtos açúcar e café, foram de tal resultado que sustentou, com *superavit*, a Marinha mercante estrangeira, as casas de seguros e o comércio de Hamburgo. Demonstra ainda que comércio dos produtos brasileiros é responsável por um fundo de riqueza sem exemplos em outras Nações.

Os resultados são cada vez mais desanimadores aos portugueses, que não conseguem concorrer com o Brasil no fornecimento de produtos exigidos pelo mercado hamburguês. Este não se encontra entre os favoritos no *ranking* dos consumidores dos produtos portugueses.[1328]

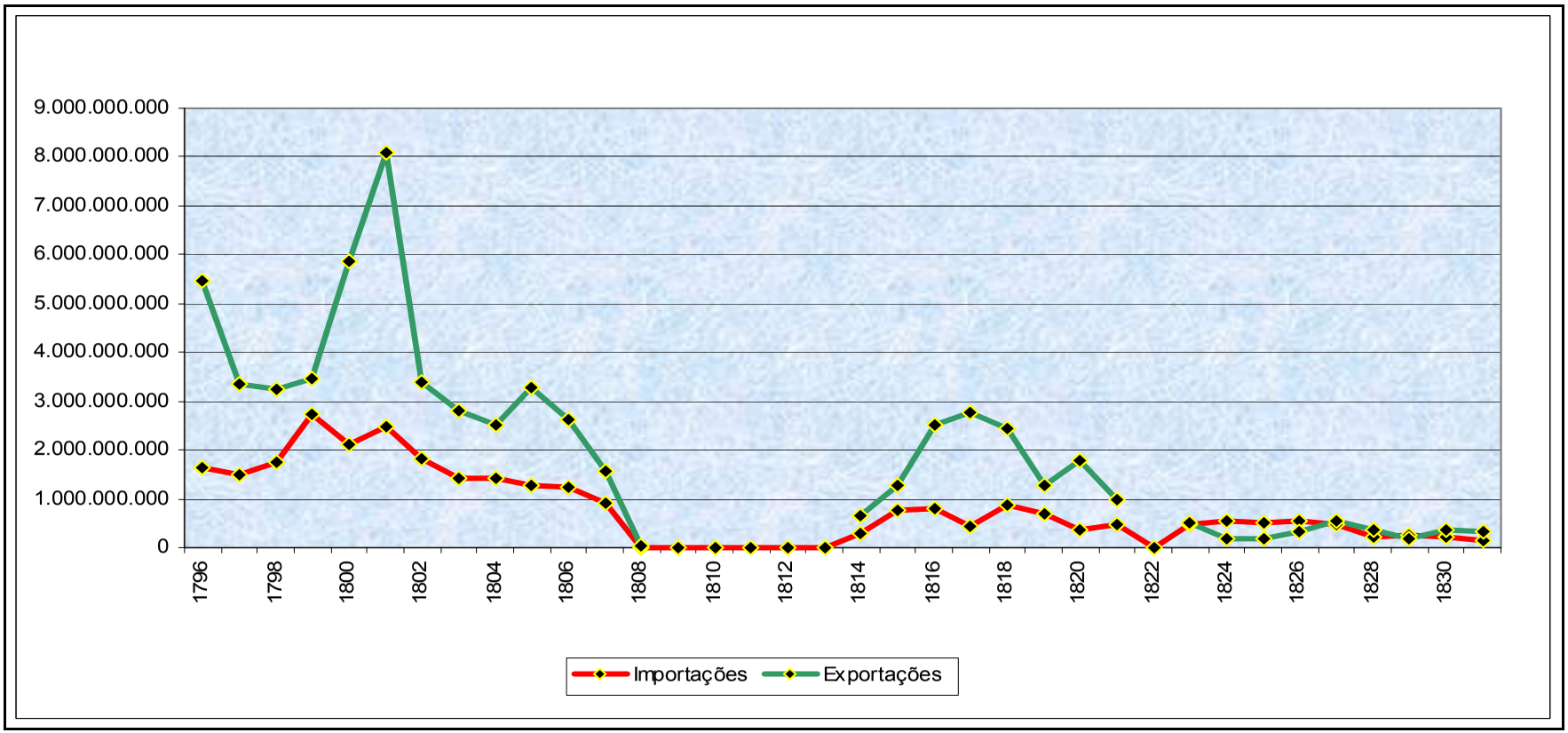
[1328] Carta do Cônsul de Portugal em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Ex.mo Sr. Marquês de Palmella, Hamburgo, em 4 de Janeiro, de 1825. Torre do Tombo.

Tabela 30: Fluxo comercial de importações e exportações portuguesas em Hamburgo (valor absoluto) (1796-1831).

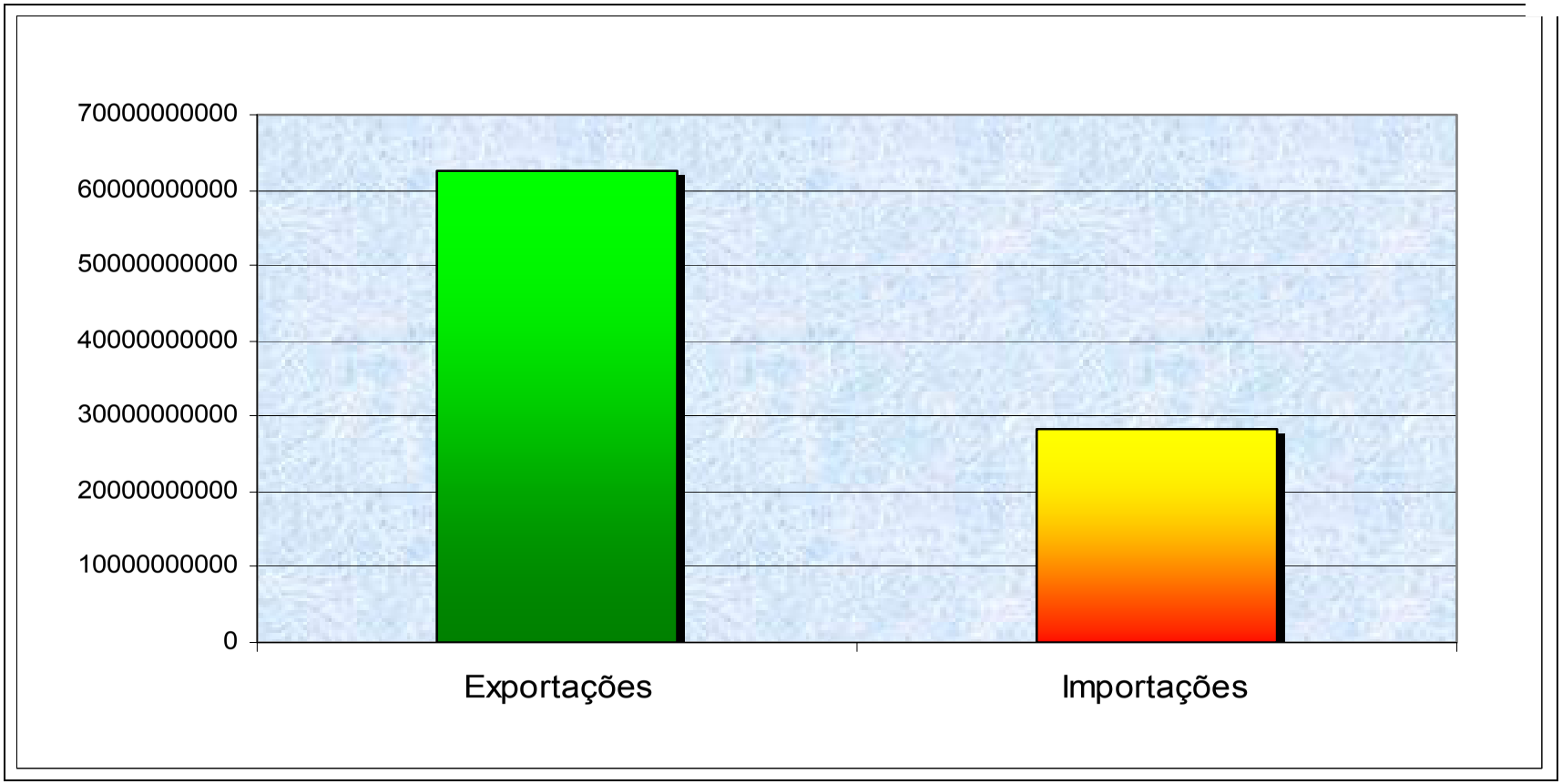
HAMBURGO			
ANOS	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**
1796	1.634.468.644	5.474.545.984	3.840.077.340
1797	1.501.741.842	3.354.738.241	1.852.996.399
1798	1.741.026.402	3.243.365.807	1.502.339.405
1799	2.717.347.497	3.455.170.025	737.822.528
1800	2.121.965.705	5.850.050.989	3.728.085.284
1801	2.485.454.954	8.082.050.633	5.596.595.679
1802	1.835.625.666	3.377.917.895	1.542.292.229
1803	1.436.965.885	2.817.077.377	1.380.111.492
1804	1.417.103.849	2.522.498.549	1.105.394.700
1805	1.269.113.522	3.284.216.197	2.015.102.675
1806	1.241.804.660	2.608.950.772	1.367.146.112
1807	898.408.042	1.578.062.695	679.654.653
1808	1.695.200	49.423.600	47.728.400
1809			
1810			
1811			
1812			
1813			
1814	284.944.658	673.405.730	388.461.072
1815	748.739.346	1.262.837.610	514.098.264
1816	810.080.745	2.525.085.999	1.715.005.254
1817	**446.990.401**	2.760.403.061	2.313.412.660
1818	**857.899.331**	2.455.428.590	1.597.529.259
1819	**708.784.502**	1.285.402.516	576.618.014
1820	**347.024.083**	1.793.888.534	1.446.864.451
1821	**485.662.871**	985.473.320	499.810.449
1822			
1823	**461.623.964**	519.382.138	57.758.174
1824	**557.570.668**	178.943.327	-378.627.341
1825	**501.187.793**	184.121.125	-317.066.668
1826	**531.041.412**	325.716.730	-205.324.682
1827	**463.336.356**	559.791.392	96.455.036
1828	**213.462.752**	377.946.028	164.483.276
1829	**237.378.798**	176.445.276	-60.933.522
1830	**226.528.115**	378.531.807	152.003.692
1831	**155.479.182**	337.498.177	182.018.995
Total	**28.340.456.845**	**62.478.370.124**	**34.137.913.279**
%	**100,0**	**220,5**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 27: Fluxo comercial, importações e exportações portuguesas em Hamburgo (valor absoluto anual e total) (1796-1831).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

463

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ADELIR WEBER

RELAÇÕES COMERCIAIS E ACUMULAÇÃO MERCANTIL: PORTUGAL, HAMBURGO E BRASIL ENTRE A COLÔNIA E A NAÇÃO

v. 2

SÃO PAULO
2008

CAPÍTULO 4 EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE SUAS COLÔNIAS, 1796 A 1831 (MIL RÉIS)

4.1 COMÉRCIO PORTUGUÊS COM SUAS COLÔNIAS: MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Analisaremos o outro lado do comércio português, ou seja, o comércio colonial, baseado nas Balanças Gerais do comércio português com os domínios. Apesar das séries completas e contínuas só iniciarem em 1796,[1329] elas permitem a elaboração de tabelas e gráficos, por meio dos quais se pode recompor a conjuntura comercial do final do século 18 e início do século 19. Dessa forma, será possível demarcar com alguma segurança a posição do Brasil e das outras colônias no comércio português e, como já vimos, através da metrópole, no quadro das relações mercantis internacionais.

O Brasil era a subsistência da Metrópole, como já dizia Martinho de Mello Castro, em 1779: "...é demonstrativamente certo, que sem o Brasil, Portugal é uma insignificante potência".[1330] Conforme citado no capítulo anterior, em 1807, a introdução da balança, a importação dos produtos dos domínios portugueses era um meia de sua subsistência.[1331]

Constata-se, observando os movimentos comerciais da balança de 1806, que as colônias são as primeiras responsáveis pelos lucros portugueses com as Nações estrangeiras:

> Não são as produções naturais que nos dão esta vantagem; são as colônias que fazem a opulência de nosso comércio a ainda mesmo nos calamitosos tempos de uma guerra geral, em que se vê toda a Europa, América, Ásia e África e que talvez Nações com mais indústria e extensão não sejam a favor a Balança do seu comércio.[1332]

[1329] **BGC**, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1330] Martinho de Mello e Castro (1779) In: RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 12.
[1331] **BGC**, 1807. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1332] **BGC**, 1806. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

A colônia brasileira não era uma colônia qualquer, pois não era uma colônia de povoamento, à semelhança das colônias inglesas da América do Norte, como também não é, principalmente, o espaço de realização da política de fomento do Império português. Trata-se, pois, de uma colônia de exploração, espaço histórico privilegiado na produção de superlucros, destinados a alimentar o crescimento e o desenvolvimento da metrópole portuguesa, por meio da tríade latifúndio-monocultura-escravidão ou do regime exclusivista aplicado aos núcleos mineradores.[1333]

As colônias passam a desempenhar um papel fundamental nas discussões em torno do arranque das industrializações, seja para contribuir com suas mercadorias e mercados consumidores para que as experiências realizadas se concretizassem, seja para bloquear processos a que estavam ligados por força de sua integração no mercado mundial. Já em 1807, o autor da Balança fazia uma reflexão importante, declarando, aos devidos fins, que a subsistência de Portugal estava nos seus domínios: "O resultado de todas estas observações é finalmente conhecermos a extensão do comércio de Portugal pelas suas produções nativas e colônias [...] de que somos credores no giro do comércio em geral."[1334]

A perda da colônia brasileira, no início do século 19, mobilizou empreendedores da época e os responsáveis pela contadoria do Estado a refletirem sobre a importância dessa perda e seu impacto na economia portuguesa,[1335] e dividem claramente a economia portuguesa em duas épocas: a primeira, até 1807, e a Segunda, a partir de 1808:

[1333] ARRUDA, José Jobson de Andrade. O sentido da Colônia revisitando a Crise do Antigo Sistema Colonial no Brasil. In: TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. Bauru, SP: EDUSC; São Paulo: UNESP; Portugal, PT: Instituto Camões. 2001. p. 245.

[1334]**BGC**, 1807. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1335] Pensamos em Maurício Teixeira de Morais. NEVES, José Accúrsio das. **Memórias sobre os meios de melhorar a indústria portuguesa considerada nos seus diferentes ramos**. Lisboa: imprensa Nacional, 1820; COUTINHO, D. Rodrigo de Souza. **Textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)**. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. Tomo I e II. (Coleção de obra clássica do Pensamento Econômico Português); BRITO, J. Rodrigues de. Considerações sobre o Estado de Portugal e do Brasil desde a saída d'El Rei de Lisboa em 1807 até o presente (1822). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, Tomo XXVI, p. 145-184, 1863; LISBOA, José da Silva. **Escritos Econômicos Escolhidos (1804-1820)**. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. 2 v. (Coleção Obras Clássicas do Pensamento Português).

> O Comércio de Portugal com o Brasil e os Domínios Portugueses, até o ano de 1807, era de grande atividade, e esse se reconhece vendo que o termo médio das importações dos 12 anos anteriores foi de 35 milhões, e das exportações 31, e, de 1808 a 1826, o termo médio das importações apenas chega a 18 milhões, e das exportações 15, havendo a diferença de 16 a 17 milhões, tanto na entrada como na saída, ou 33 milhões de menos no giro do comércio com o Brasil e Domínios Portugueses, pelas razões a todos conhecidas.[1336]

O contador continua a sua importante reflexão sobre a situação econômica portuguesa, tentando explicar da forma mais clara possível as causas da decadência do seu país, expondo na mesma introdução a importância do papel que o Brasil desempenhou no desenvolvimento do comércio português com as Nações estrangeiras. Era o Brasil, segundo ele, quem sustentava a balança comercial positiva, pois as importações portuguesas das Nações eram quitadas com os produtos do Brasil e, ao mesmo tempo, essas mesmas importações eram reexportadas para o Brasil, juntamente com os produtos do Reino. Ou seja, o Brasil, para Portugal, era, como vimos, a subsistência deste e a perda daquele foi a causa do desequilíbrio econômico português:

> O comércio português pode considerar-se em duas épocas: a primeira até 1807, em que a importação das Nações era de gêneros para consumo deste Reino e para levarmos ao Brasil, pagando a sua importância com as produções do mesmo Brasil. Observarei que o termo médio das importações calculado de doze anos era de 42 milhões de cruzados, das exportações de 49, resultando o médio avanço de 7 milhões. De 1808 a 1826, o termo médio também das importações das Nações, em dezenove anos, é de 44 milhões e das exportações 28, sendo a médio alcance de que Portugal se torna devedor 16 milhões. A média de exportação das produções do Brasil para as Nações, na primeira época, era de 30 milhões e na segunda 10, esta diferença é devida à mudança de circunstância.[1337]

[1336] **BGC**, 1826. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1337] **BGC**, 1826. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.1.1 PORTUGAL IMPORTAÇÕES COLONIAIS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL)

A tabela 31 e o gráfico 28 mostram nitidamente a posição do Brasil no comércio português com nas colônias, no período de 1796 a 1831, quando atingiu a soma de 80,2% de todas as importações portuguesas, ficando claras as posições quase inexpressivas das demais colônias: Ásia, África, Ilhas.

Os dados quantitativos confirmam o que nos mostram os dados qualitativos, ou seja, Portugal, de 1796 a 1807, apresentava a maior soma de importação no Brasil, chegando a cifras de 11 milhares de contos, em 1796. Em 1797, importa apenas quatro milhares de contos. Em 1798, recuperou-se e chegou importar dez milhares de contos; de 1799 até 1807, permanece com estas importâncias; de 1801 a 1806, nota-se a maior soma do período, com 14 milhares de contos, anos que foram marcados por um intenso movimento comercial entre Portugal e Brasil. No ano de 1808, o movimento comercial de importação portuguesa no Brasil declina para apenas meio milhar de contos. Convém lembrar que este ano foi o famoso marco que divide o comércio português com as Nações e com as colônias em duas épocas, conforme exposto anteriormente.[1338]

Em 1809, recuperou a movimentação parcialmente. Chegando somente a quase cinco milhares de contos; declinando nos três anos seguintes para três milhares de contos, enquanto que, de 1814 a 1822, as movimentações flutuam entre seis e nove milhares de contos. Os anos de 1823 até o final do período foram marcados por um declínio significativo, não passando dos quatro milhares de contos, na maior parte dos anos, caiu para três milhares de contos.[1339]

A Ásia ocupava a segunda posição no *ranking* das importações portuguesas das suas colônias, com 16,5% do total no período de 1796 a 1831. A soma de importações não sofreu

---

[1338] **BGC**, 1826. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1339] Lembrando que, em 1827, o Brasil passa o Balanço das Nações estrangeiras, contabilidade diferente do montante registrado na outra balança, pois continua na relação dos produtos reexportados para as nações como nos anos anteriores.

grandes flutuações até 1824, quando declinou significativamente, não atingindo 100 mil réis em 1829. No curso dos anos de 1796 e 1823, moveu-se na faixa de um a dois milhares de contos, com exceção dos anos 1809 e 1822, que não chegaram atingir um milhar de contos. Não podemos esquecer que o Brasil, a partir de 1827, passou para a contabilidade do grupo das Nações Estrangeiras.

As Ilhas ocupavam o terceiro lugar na posição das importações portuguesas de suas colônias, atingindo 2,9% do total da exportação e, no máximo, meio milhar de contos anuais. Na grande maioria dos anos, permaneceu na faixa dos 200 a 300 mil reis. A África ocupava o último lugar no comércio de importação portuguesa de suas colônias, atingindo apenas 0,3% do total do período.

O gráfico deixa bem clara a diferença que o Brasil faz no comércio de importação portuguesa de suas colônias, no período estudado, ocupando quase sozinho o cenário da demonstração, como coluna e sustentáculo do comércio e economia portuguesa.

Tabela 31: Importações portuguesas do Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).

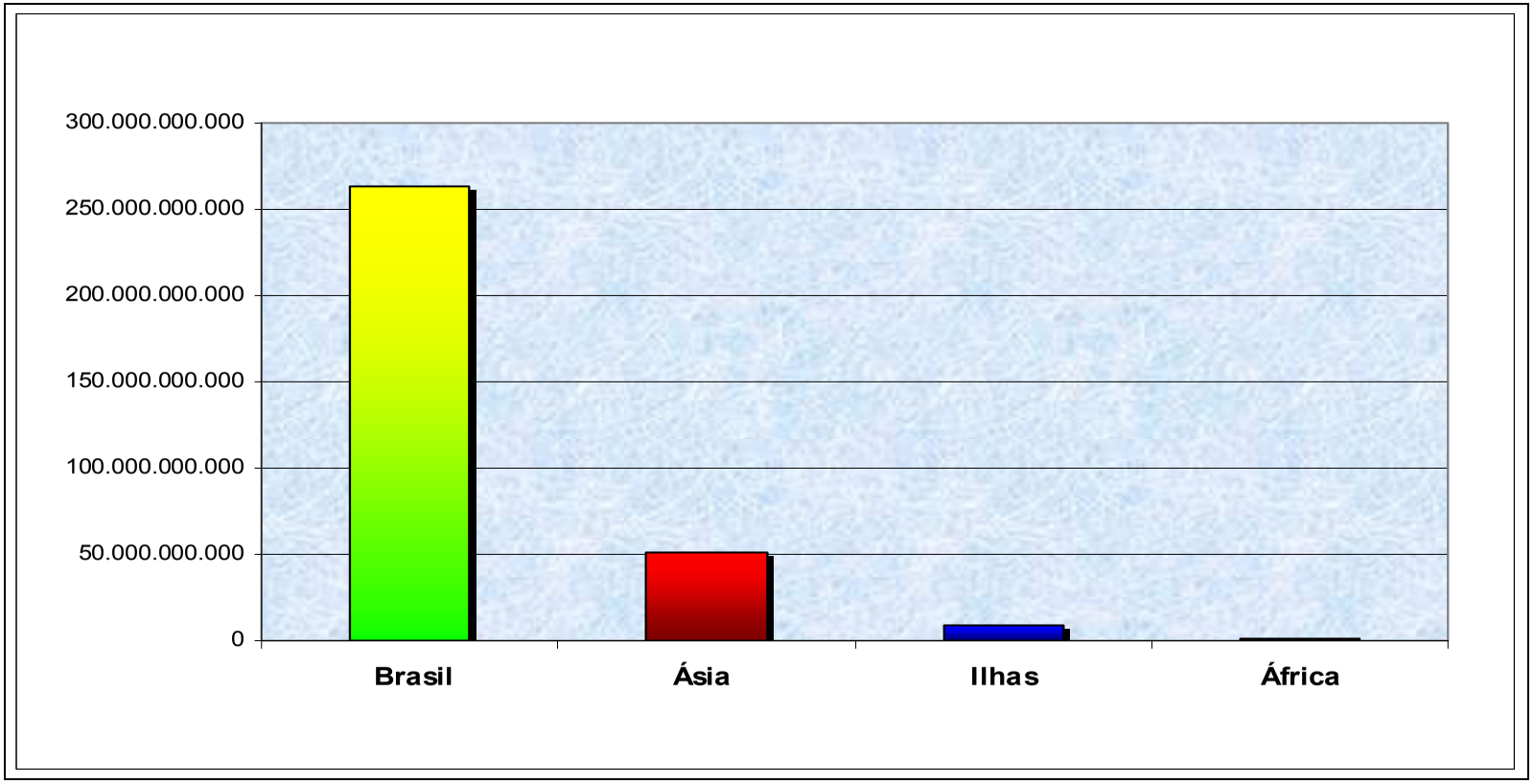
ANO	BRASIL	ÁSIA	ÁFRICA	ILHAS	TOTAL
1796	11.474.863.940	1.667.063.372	25.288.250	246.049.485	13.413.265.047
1797	4.258.823.470	1.046.591.526	214.455.612	209.474.412	5.729.345.020
1798	10.816.531.028				10.816.531.028
1799	12.584.505.139	2.264.768.780	19.583.400	300.448.400	15.169.305.719
1800	12.528.092.256	1.989.298.370	27.064.800	306.480.950	14.850.936.376
1801	14.777.207.049	2.200.752.700	41.253.070	508.511.115	17.527.723.934
1802	10.353.244.931	2.333.266.030	45.658.604	234.384.115	12.966.553.680
1803	11.332.290.669	2.506.345.130	7.034.000	347.683.636	14.193.353.435
1804	11.199.922.858	2.169.263.324	28.529.040	182.159.495	13.579.874.717
1805	13.948.658.601	1.767.156.850	12.349.120	115.316.874	15.843.481.445
1806	14.153.761.887	1.794.679.145	37.509.207	118.016.011	16.103.966.250
1807	13.927.799.336	2.766.364.930	15.615.462	259.030.333	16.968.810.061
1808	546.930.970			67.926.812	614.857.782
1809	4.819.373.394	751.322.016	5.063.800	281.995.720	5.857.754.930
1810	3.683.331.085			265.989.877	3.949.320.962
1811	3.633.586.588	1.323.598.200	5.337.200	341.744.480	5.304.266.468
1812	3.987.697.000	958.510.900		280.286.547	5.226.494.447
1813	4.796.789.448	2.337.586.550	8.494.600	136.643.930	7.279.514.528
1814	7.005.760.258	2.250.000.000	384.000	263.404.890	9.519.549.148
1815	9.059.579.373	3.637.000.000	58.726.400	264.338.392	13.019.644.165
1816	9.663.642.640	2.619.789.787	5.428.720	363.404.890	12.652.266.037

continuação

ANO	BRASIL	ÁSIA	ÁFRICA	ILHAS	TOTAL
1817	8.308.937.508	2.426.759.180	5.303.550	408.647.807	11.149.648.045
1818	9.646.092.445	2.078.592.351	9.770.400	280.047.522	12.014.502.718
1819	7.517.119.069	1.585.490.637	90.000	310.393.877	9.413.093.583
1820	6.782.716.993	1.043.884.340	6.210.186	175.545.720	8.008.357.239
1821	6.144.586.214	1.356.498.000	24.904.387	275.097.850	7.801.086.451
1822	6.138.545.802	837.868.225			6.976.414.027
1823	3.115.054.130	1.956.644.800	7.171.962	366.119.880	5.444.990.772
1824	3.101.126.340	196.152.700	46.828.004	390.496.407	3.734.603.451
1825	2.987.867.490	573.644.030	37.303.272	420.515.840	4.019.330.632
1826	3.992.800.870	799.749.000	28.586.290	408.035.970	5.229.172.130
1827		621.553.446	95.128.024	562.795.910	1.279.477.380
1828		286.395.160	88.946.650	179.323.036	554.664.846
1829		61.396.280	80.346.554	216.525.796	358.268.630
1830		256.875.810	59.515.055	171.415.292	487.806.157
1831		128.193.023	31.548.993	43.968.844	203.710.860
Total	**246.287.238.781**	**50.593.054.592**	**1.079.428.612**	**9.302.220.115**	**307.261.942.100**
%	**80,2**	**16,5**	**0,3**	**3,0**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 28: Importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.1.2 PORTUGAL – EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS SUAS COLÔNIAS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PERCENTUAL)

Nossa análise incidirá sobre o movimento de exportação realizado por Portugal com destino às suas colônias. Para compreendermos a representação absoluta, isto é, o valor efetivo das mercadorias exportadas por Portugal no período em questão, observaremos a tabela 32 e o gráfico 29. O gráfico reúne as quatro colônias portuguesas, evidenciando com clareza a presença do Brasil como o maior consumidor de produtos da metrópole, atingindo 78,4% do total das exportações portuguesas para as colônias no período aqui abordado. Portugal exportou para o Brasil, em 1796 a 1797, seis e oito milhares de contos, respectivamente; em 1798, passou de dez milhares de contos, chegando ao ponto máximo em 1799, atingindo a cifra de 15 milhares de contos. Em 1800, declinou para nove milhares de contos; em 1801 e 1802, alcançou novamente a cifra de dez milhares de contos. De 1803 a 1807, flutuou entre seis e 11 milhares de contos, apresentando uma queda busca em 1808, caindo para um milhar de contos. Os anos de 1809 a 1813 apresentam cifras baixas em relação aos anos anteriores, flutuando entre dois e três milhares de contos; ascendendo novamente de 1815 a 1818, permanecendo na faixa dos sete a dez milhares de contos. Em 1819, iniciou um caminho de declínio contínuo, passando de seis milhares de contos a um milhar em 1824, recuperando para a faixa dos três milhares nos anos seguintes, fechando o período com somas relativamente baixa.

A Ásia ocupa o segundo lugar na lista das exportações portuguesas para as colônias, atingindo a soma de 12,2% do total exportado para as colônias durante 1796 a 1831, cuja maior cifra foi de três milhares de contos, em 1816. Iniciou o período com um valor irrisório, menos de meio milhar de contos; aumentou a importação de 1799 a 1807, fixando-se na faixa entre a de um a dois milhares de contos. Nos anos críticos de 1808 a 1814, Portugal exportou para Ásia quantidades bem menos consideráveis do que os anos anteriores. De 1815 a 1818,

recuperou o montante que exportava antes da abertura dos portos brasileiros, chegando ao ponto máximo da exportação para Ásia em 1816, atingindo a cifra de três milhares de contos; de 1819 a 1831, como aconteceu no Brasil, declinou de forma continuada, fechando o período com um valor irrelevante.

As Ilhas ocupavam o terceiro lugar, com a soma de 5% do total no período, durante todos os anos, com exceção de 1799, que atingiu um milhar de contos; nos demais anos, na faixa de meio milhar de contos. A África ficou em quarto lugar, somando 3,9% do total exportado. Tanto a África como as Ilhas apresentaram apenas um ano com valor acima de um milhar de contos; apresentou, durante todo o período, grandes flutuações na movimentação comercial, com cifras entre um milhar de contos e 40 mil réis.

Tabela 32: Exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).

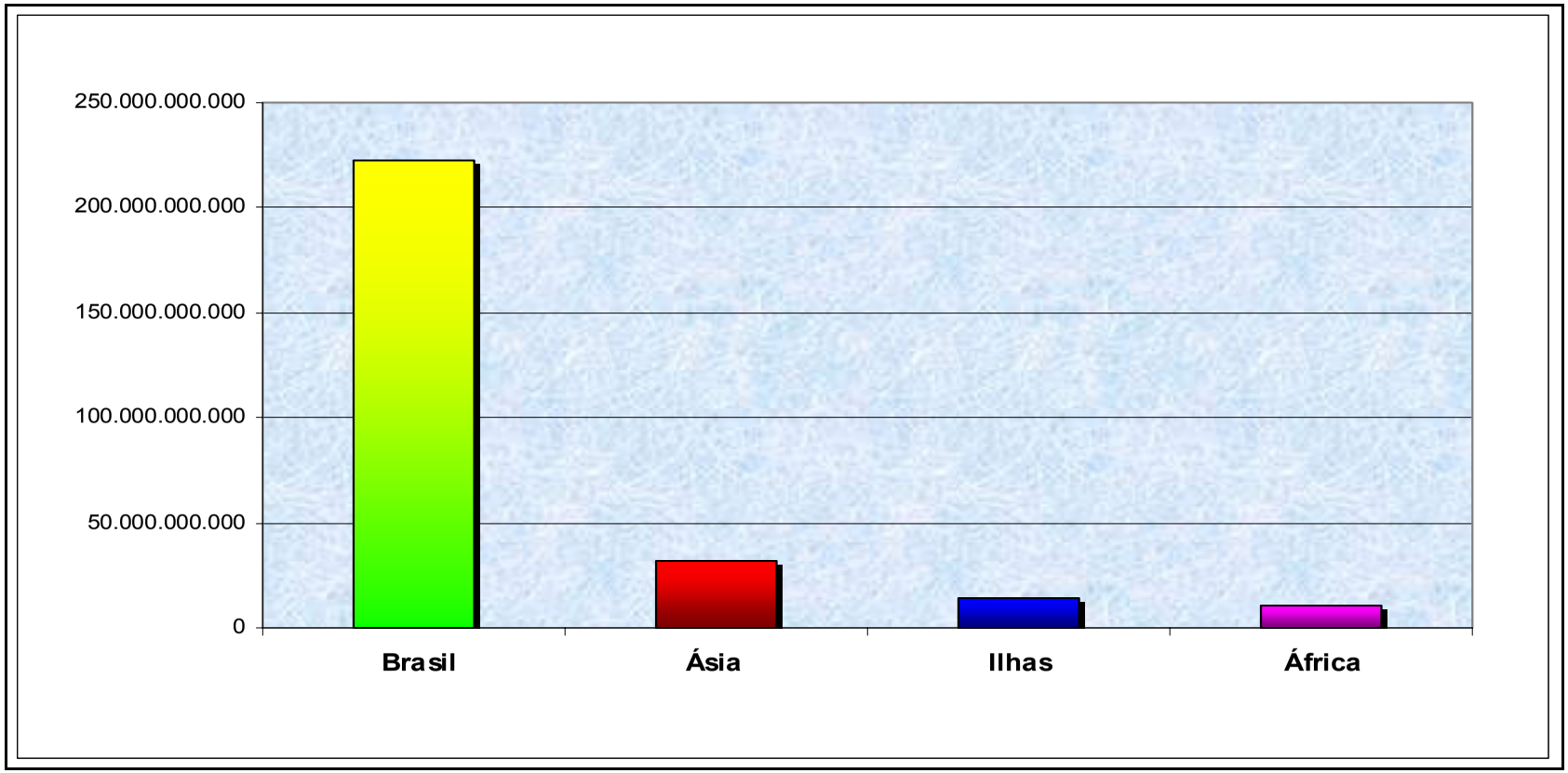
ANO	BRASIL	ÁSIA	ÁFRICA	ILHAS	TOTAL
1796	6.980.403.348	40.476.000	236.868.640	269.887.825	7.527.635.813
1797	8.525.779.073	514.118.642	243.123.404	368.713.287	9.651.734.406
1798	10.818.122.911				10.818.122.911
1799	15.800.938.055	2.789.636.486	707.371.557	1.160.662.341	20.458.608.439
1800	9.433.239.424	2.834.012.336	741.458.200	512.400.857	13.521.110.817
1801	10.680.060.935	1.104.438.260	1.054.269.953	294.773.000	13.133.542.148
1802	10.151.660.235	1.288.950.557	948.980.544	410.721.839	12.800.313.175
1803	9.928.553.772	1.459.474.902	834.053.792	519.226.456	12.741.308.922
1804	11.383.279.324	1.942.056.420	904.780.850	675.844.325	14.905.960.919
1805	9.505.250.296	1.507.793.035	813.601.746	418.374.370	12.245.019.447
1806	8.426.098.499	1.622.806.430	777.366.020	488.043.325	11.314.314.274
1807	6.951.157.458	2.542.648.160	561.953.275	292.843.432	10.348.602.325
1808	1.511.188.089	79.701.924	20.477.200	82.820.310	1.694.187.523
1809	3.437.735.091	53.393.000	165.663.835	254.402.590	3.911.194.516
1810	2.932.527.927	416.897.521	60.256.110	401.538.505	3.811.220.063
1811	2.792.765.920	370.536.180	40.763.320	275.875.080	3.479.940.500
1812	2.463.953.175	273.962.550	85.496.650	304.859.965	3.128.272.340
1813	3.587.236.592	260.265.520	92.157.180	335.261.260	4.274.920.552
1814	5.691.457.034	615.624.220	183.101.980	495.878.802	6.986.062.036
1815	8.233.895.713	2.072.384.590	188.706.210	513.749.530	11.008.736.043
1816	10.304.222.804	3.435.028.270	113.478.330	516.103.235	14.368.832.639

continuação

ANO	BRASIL	ÁSIA	ÁFRICA	ILHAS	TOTAL
1817	8.567.887.927	2.249.016.105	111.340.180	352.873.270	11.281.117.482
1818	7.939.767.565	1.973.111.090	258.144.890	471.250.895	10.642.274.440
1819	6.546.599.154	927.991.145	151.185.280	530.625.210	8.156.400.789
1820	5.435.527.525	574.431.324	94.662.923	404.353.836	6.508.975.608
1821	4.840.869.925	251.580.180	117.384.290	314.051.612	5.523.886.007
1822	3.843.612.280				3.843.612.280
1823	3.123.367.156	61.987.840	143.077.250	373.572.221	3.702.004.467
1824	1.531.973.320	202.788.770	104.701.950	477.869.850	2.317.333.890
1825	3.559.983.593	133.290.977	311.306.120	487.560.145	4.492.140.835
1826	3.431.733.565	158.901.987	258.334.744	510.131.059	4.359.101.355
1827		242.782.490	315.231.002	465.829.014	1.023.842.506
1828		43.512.670	127.448.625	307.404.345	478.365.640
1829		104.177.175	153.361.195	323.698.438	581.236.808
1830		95.750.660	41.661.015	311.794.832	449.206.507
1831		98.280.190	95.530.346	141.669.845	335.480.381
Total	**208.360.847.685**	**32.341.807.606**	**11.057.298.606**	**14.064.664.906**	**265.824.618.803**
%	**78,4**	**12,2**	**4,2**	**5,3**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 29: Exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.1.3 POSIÇÃO RELATIVA ÀS IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DO BRASIL E OUTRAS COLÔNIAS

Feita a descrição geral das importações portuguesas de suas colônias, tomaremos agora a tabela 33 e o respectivo gráfico 30 para analisarmos de perto a diferença do montante importado pela metrópole no Brasil e nas demais colônias. Percebemos que o gráfico marca nitidamente a posição do Brasil e as posições das demais colônias quase inexpressivas no conjunto. Efetivamente, no conjunto de todo o período, o Brasil era o principal mercado fornecedor de Portugal, participando com 80,2% das importações portuguesas de suas colônias; apresentou, no curso dos anos, quase sempre a soma entre 70% a 80% do total, com exceções de alguns anos, com índices a mais e outros anos a menos.

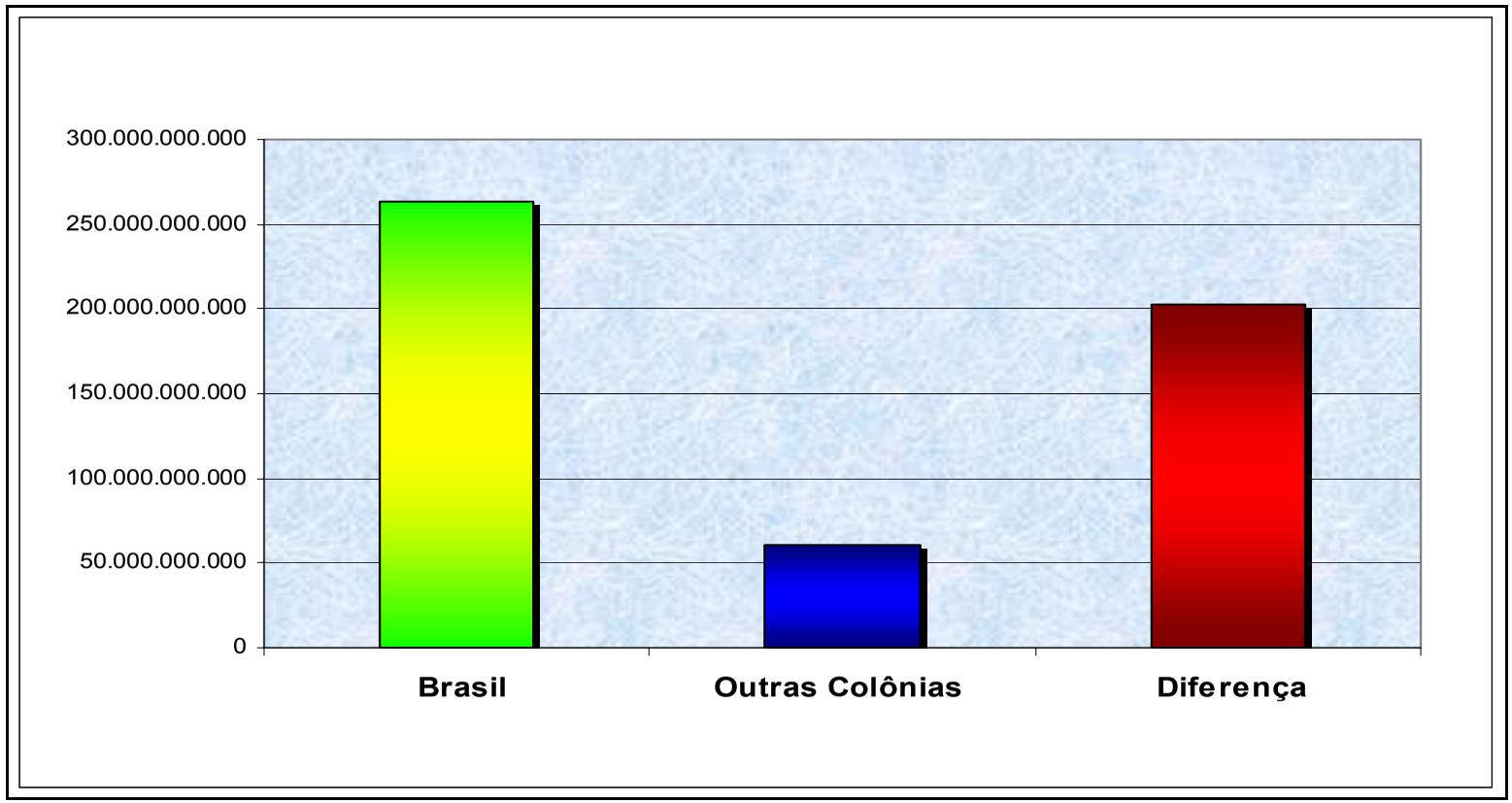
O ano que apresentou percentual menor foi 1823, com 57,2% do total importado. Nesta tabela, percebe-se a importância do Brasil para Portugal como colônia capaz de garantir o projeto auto-sustentável, mostrando claramente que o Brasil fazia toda a diferença na política econômica portuguesa. Quanto mais o Brasil se tornava independente, mais Portugal se tornava dependente. O Brasil, no comércio português de importação, foi líder por todo o período: em 1810, avançou, quase que sozinho, no montante importado por Portugal, atingindo 93,3% do total.

Tabela 33: Posição relativa às importações portuguesas do Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).

ANO	TOTAL GERAL	BRASIL	OUTRAS COLÔNIAS	DIFERENÇA	%
1796	13.413.265.047	11.474.863.940	1.938.401.107	9.536.462.833	85,5
1797	5.729.345.020	4.258.823.470	1.470.521.550	2.788.301.920	74,3
1798	10.816.531.028	10.816.531.028		10.816.531.028	100,0
1799	15.169.305.719	12.584.505.139	2.584.800.580	9.999.704.559	83,0
1800	14.850.936.376	12.528.092.256	2.322.844.120	10.205.248.136	84,4
1801	17.527.723.934	14.777.207.049	2.750.516.885	12.026.690.164	84,3
1802	12.966.553.680	10.353.244.931	2.613.308.749	7.739.936.182	79,8
1803	14.193.353.435	11.332.290.669	2.861.062.766	8.471.227.903	79,8
1804	13.579.874.717	11.199.922.858	2.379.951.859	8.819.970.999	82,5
1805	15.843.481.445	13.948.658.601	1.894.822.844	12.053.835.757	88,0
1806	16.103.966.250	14.153.761.887	1.950.204.363	12.203.557.524	87,9
1807	16.968.810.061	13.927.799.336	3.041.010.725	10.886.788.611	82,1
1808	614.857.782	546.930.970	67.926.812	479.004.158	89,0
1809	5.857.754.930	4.819.373.394	1.038.381.536	3.780.991.858	82,3
1810	3.949.320.962	3.683.331.085	265.989.877	3.417.341.208	93,3
1811	5.304.266.468	3.633.586.588	1.670.679.880	1.962.906.708	68,5
1812	5.226.494.447	3.987.697.000	1.238.797.447	2.748.899.553	76,3
1813	7.279.514.528	4.796.789.448	2.482.725.080	2.314.064.368	65,9
1814	9.519.549.148	7.005.760.258	2.513.788.890	4.491.971.368	73,6
1815	13.019.644.165	9.059.579.373	3.960.064.792	5.099.514.581	69,6
1816	12.652.266.037	9.663.642.640	2.988.623.397	6.675.019.243	76,4
1817	11.149.648.045	8.308.937.508	2.840.710.537	5.468.226.971	74,5
1818	12.014.502.718	9.646.092.445	2.368.410.273	7.277.682.172	80,3
1819	9.413.093.583	7.517.119.069	1.895.974.514	5.621.144.555	79,9
1820	8.008.357.239	6.782.716.993	1.225.640.246	5.557.076.747	84,7
1821	7.801.086.451	6.144.586.214	1.656.500.237	4.488.085.977	78,8
1822	6.976.414.027	6.138.545.802	837.868.225	5.300.677.577	88,0
1823	5.444.990.772	3.115.054.130	2.329.936.642	785.117.488	57,2
1824	3.734.603.451	3.101.126.340	633.477.111	2.467.649.229	83,0
1825	4.019.330.632	2.987.867.490	1.031.463.142	1.956.404.348	74,3
1826	5.229.172.130	3.992.800.870	1.236.371.260	2.756.429.610	76,4
1827	1.279.477.380		1.279.477.380	-1.279.477.380	
1828	554.664.846		554.664.846	-554.664.846	
1829	358.268.630		358.268.630	-358.268.630	
1830	487.806.157		487.806.157	-487.806.157	
1831	203.710.860		203.710.860	-203.710.860	
TOTAL	**307.261.942.100**	**246.287.238.781**	**60.974.703.319**	**185.312.535.462**	80,2
%	**100**	**80,2**	**19,8**		

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 30: Posição relativa às importações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.1.4 POSIÇÃO RELATIVA AS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA O BRASIL E OUTRAS COLÔNIAS

Examinando o comércio de exportação portuguesa para o Brasil e em relação às outras colônias, de acordo com a tabela 34 e o gráfico 31, fica bem evidente a posição de destaque ocupada pelo Brasil, que quase absorve o total das exportações portuguesas. Mais uma vez, ficam as posições das demais colônias quase que inexpressíveis, "...se olharmos com reflexão, há um grande comércio com o Brasil no Estado presente".[1340]

No somatório total do período, o Brasil atingiu 78,4 % do total, montante esse muito significativo, demonstrando a importância do Brasil como principal consumidor de produtos portugueses. O Brasil, para Portugal, era como que um órgão vital para a economia que, sem ele, não seria possível a sobrevivência daquele, proporcionando vitalidade comercial; fornecendo matérias-primas para a sua indústria e, ao mesmo tempo, receptor destas matérias manufaturadas, possibilitando, assim, a oxigenação geral do corpo econômico e industrial português. Podemos dizer que ele era o coração, que promovia a dinâmica mercantil, irrigando a economia portuguesa com as Nações estrangeiras. Esta situação apresentou mais nitidez quando da abordagem relacionada ao balanço geral de Portugal com as Nações estrangeiras e com as colônias. Voltando-nos à tabela 34, nota-se que o Brasil, em 1796, iniciou o período fazendo toda a diferença, com a soma de 92,7% do total. Em 1797, somou 88,3% do total e, em 1799, chegou a 77,2 % do total, e assim sucessivamente até o fim do período, com diferenças em torno de 70% a 90% do total. Percebe-se que quando Portugal diminuiu o comércio de exportação para o Brasil, contemporaneamente, diminuiu também com as demais colônia, sendo válido esta observação também para o comércio de importação.

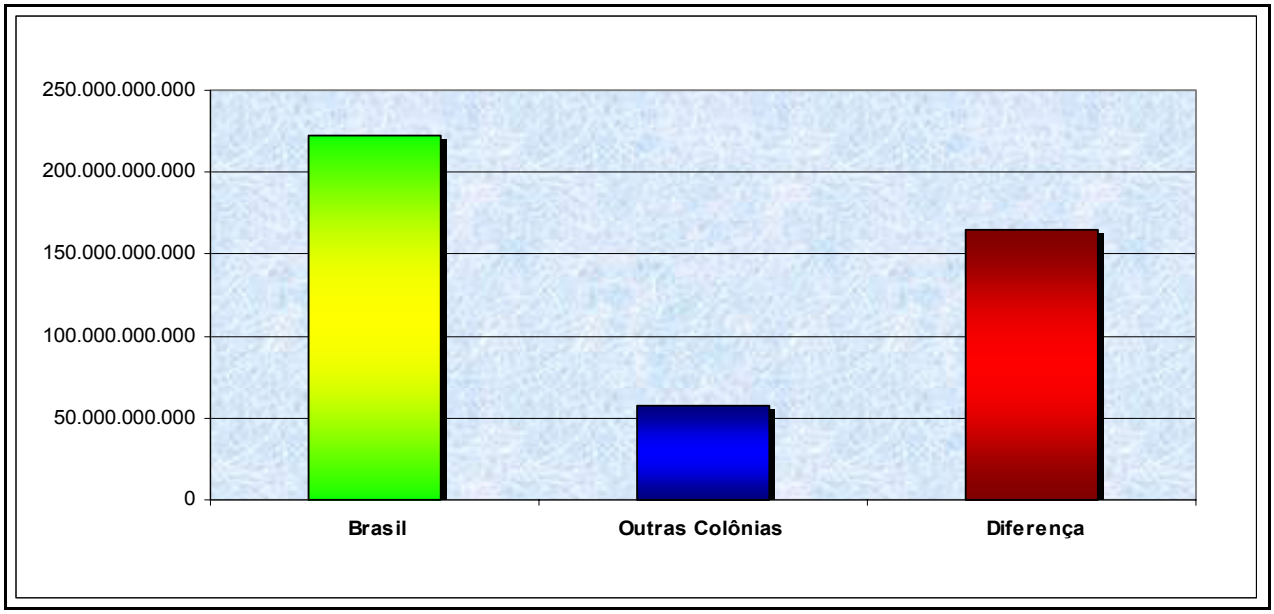
[1340] **BGC**, 1814. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

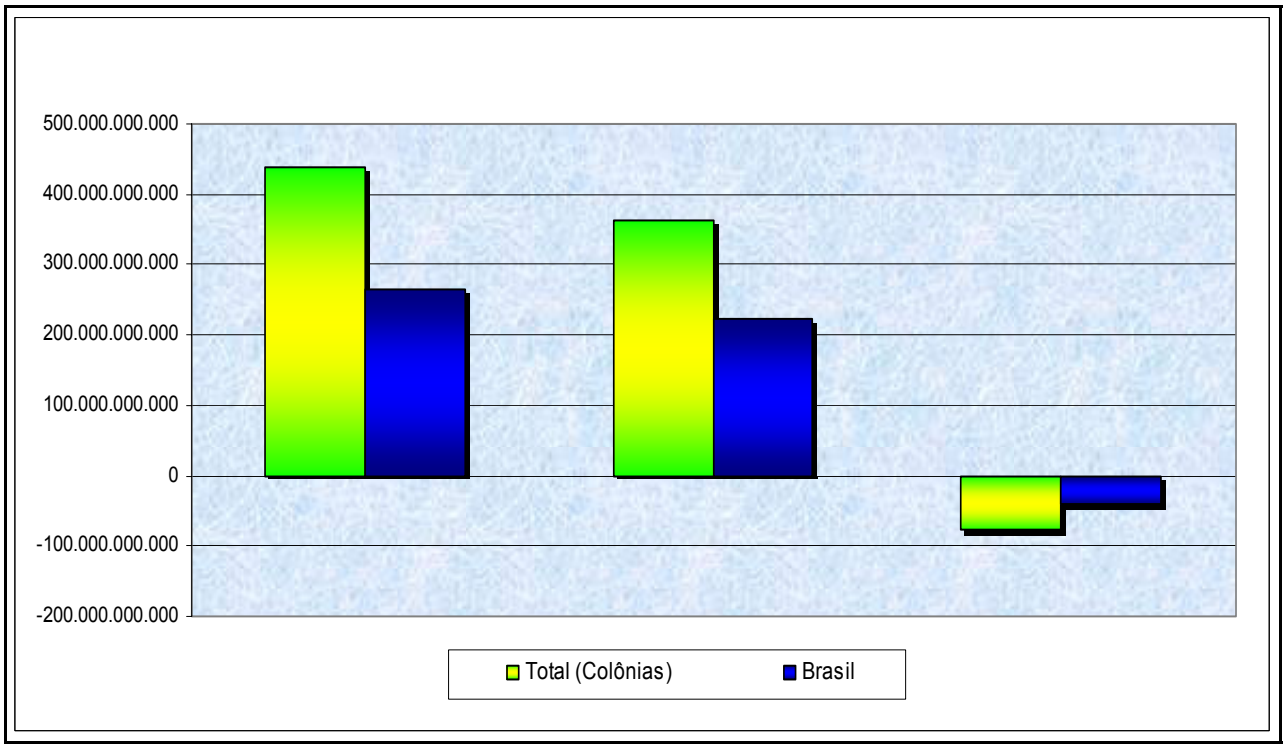
Tabela 34: Posição relativa às exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).

ANO	TOTAL GERAL	BRASIL	OUTRAS COLÔNIAS	DIFERENÇA	%
1796	7.527.635.813	6.980.403.348	547.232.465	6.433.170.883	92,7
1797	9.651.734.406	8.525.779.073	1.125.955.333	7.399.823.740	88,3
1798	10.818.122.911	10.818.122.911		10.818.122.911	100,0
1799	20.458.608.439	15.800.938.055	4.657.670.384	11.143.267.671	77,2
1800	13.521.110.817	9.433.239.424	4.087.871.393	5.345.368.031	69,8
1801	13.133.542.148	10.680.060.935	2.453.481.213	8.226.579.722	81,3
1802	12.800.313.175	10.151.660.235	2.648.652.940	7.503.007.295	79,3
1803	12.741.308.922	9.928.553.772	2.812.755.150	7.115.798.622	77,9
1804	14.905.960.919	11.383.279.324	3.522.681.595	7.860.597.729	76,4
1805	12.245.019.447	9.505.250.296	2.739.769.151	6.765.481.145	77,6
1806	11.314.314.274	8.426.098.499	2.888.215.775	5.537.882.724	74,5
1807	10.348.602.325	6.951.157.458	3.397.444.867	3.553.712.591	67,2
1808	1.694.187.523	1.511.188.089	182.999.434	1.328.188.655	89,2
1809	3.911.194.516	3.437.735.091	473.459.425	2.964.275.666	87,9
1810	3.811.220.063	2.932.527.927	878.692.136	2.053.835.791	76,9
1811	3.479.940.500	2.792.765.920	687.174.580	2.105.591.340	80,3
1812	3.128.272.340	2.463.953.175	664.319.165	1.799.634.010	78,8
1813	4.274.920.552	3.587.236.592	687.683.960	2.899.552.632	83,9
1814	6.986.062.036	5.691.457.034	1.294.605.002	4.396.852.032	81,5
1815	11.008.736.043	8.233.895.713	2.774.840.330	5.459.055.383	74,8
1816	14.368.832.639	10.304.222.804	4.064.609.835	6.239.612.969	71,7
1817	11.281.117.482	8.567.887.927	2.713.229.555	5.854.658.372	75,9
1818	10.642.274.440	7.939.767.565	2.702.506.875	5.237.260.690	74,6
1819	8.156.400.789	6.546.599.154	1.609.801.635	4.936.797.519	80,3
1820	6.508.975.608	5.435.527.525	1.073.448.083	4.362.079.442	83,5
1821	5.523.886.007	4.840.869.925	683.016.082	4.157.853.843	87,6
1822	3.843.612.280	3.843.612.280		3.843.612.280	100,0
1823	3.702.004.467	3.123.367.156	578.637.311	2.544.729.845	84,4
1824	2.317.333.890	1.531.973.320	785.360.570	746.612.750	66,1
1825	4.492.140.835	3.559.983.593	932.157.242	2.627.826.351	79,2
1826	4.359.101.355	3.431.733.565	927.367.790	2.504.365.775	78,7
1827	1.023.842.506		1.023.842.506	-1.023.842.506	
1828	478.365.640		478.365.640	-478.365.640	
1829	581.236.808		581.236.808	-581.236.808	
1830	449.206.507		449.206.507	-449.206.507	
1831	335.480.381		335.480.381	-335.480.381	
Total	**265.824.618.803**	**208.360.847.685**	**57.463.771.118**	**150.897.076.567**	**78,4**
%	**100**	**78,4**	**21,6**		

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 31: Posição relativa às exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).





Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.1.5 FLUXO DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE SUAS COLÔNIAS

Analisaremos, por meio da tabela 35, o *deficit* e o *superavit* de cada colônia, evidenciando-se que o comércio da metrópole com o Brasil tornava-se cada vez mais deficitário. O mesmo acontece com a Ásia, enquanto que as demais colônias – Ilhas e África – concluem o período com *superavit*. É-nos muito importante a conclusão feita por Maurício Teixeira na introdução da balança de 1823, relatando o estado caótico a que chegou Portugal, tendo, aos poucos, enfraquecedo e diminuido a atividade da sua brilhante marcha a ponto de chegar a atingir o limiar da falência, devido à ocorrência de acontecimentos não favoráveis e, especialmente a perda do Brasil, maior fornecedor de produtos para sustentar o comércio externo em decorrência das avultadas riquezas, de que era fonte:

> O Comércio de Portugal, que em outros tempos admirou e causou ciúme às Nações mais opulentas e principais da Europa pelas avultadas riquezas que nos trouxe da África da Ásia e do Brasil, tendo sido infelizmente contrariada desde certa época pelas ocorrências de acontecimentos desgraçados, foi pouco a pouco enfraquecendo e diminuindo a atividade da sua brilhante marcha a ponto de sermos reduzidos aos mais estreitos limites e em abatimento em que atualmente se acha, e como pela última relação que o Comércio tem com todos os seus ramos da indústria, em geral, ou os facilita à engrenagem com a sua prosperidade ou os destrói e conquista com a sua decadência. Por isso, vemos que a estagnação geral das nossas especulações comerciais esmoreceu a agricultura, entorpeceu a laboração das fábricas e contribuiu para que a nossa Marinha apodrecesse no ócio.[1341]

O fluxo português com o Brasil, no período de 1796 a 1831, fechou o balanço com quase 38 milhares de contos negativos; já o movimento de importação portuguesa do Brasil foi 15,4% superior à exportação para o Brasil, ou seja, exportou apenas 84,6% em relação ao total importado no período. Portugal, em relação ao Brasil, iniciou o período abordado devedor de quatro milhares de contos, pois importou 11 milhares e exportou para o Brasil apenas seis milhares de contos, atingindo apenas 60,8% do que importou. No ano seguinte, inverteu a situação, passando de deficitário a superavitário, importando quatro milhares e

[1341] **BGC**, 1823. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

exportando para o Brasil apenas a soma de oito milhares de contos, ou seja a soma de 200,2% a mais da importação, atingindo quatro milhares de contos a favor da metrópole. Em 1798, continuou superavitário, mas com uma soma insignificante, quase atingindo o ponto do zero, exportando praticamente 100% do total que importou; em 1799, continuou a balança pendendo a favor de Portugal, desta vez, com valor considerável de três milhares de conto a mais do que importou, ou seja, exportou 125,6% mais do que importou. De 1800 a 1803, inverteu-se a situação: Portugal passou a importar do Brasil quantia bem maior do que exportou em 1800 – 12 milhares de contos –, enquanto exportou apenas nove milhares de contos, 75,3% do total importado, gerando um *deficit* de três milhares de contos. Já em 1802, quase atingiu o ponto de equilíbrio, exportando 98,1% do total da importação; em 1803, voltou a produzir débitos consideráveis de um milhar de contos, ou seja, chegou atingir apenas 87,6% do que importou.

Em 1804, trocou de posição, passando para a ser superavitário, exportando 101,6% do total de importação; retornou à situação de devedor de 1805 a 1807, importando muito mais da quantidade que exportava, chegando ao ponto máximo da linha de *deficit* do período, atingindo de quatro a seis milhares de contos. Em 1807, exportou somente 49,9% do total importado; em 1808, fechou o balanço a seu favor, com quase um milhar de contos, exportando 276,3% a mais do total da importação. De 1809 a 1815, Portugal continuou importando mais da quantidade exportada, desta vez fechando o balanço a favor do Brasil. Em 1816 e 1817, conseguiu recuperar-se e passa a ser superavitário, ainda que com valores baixos, exportando 196,6% e 103,1% a mais do total da importação; em 1818, voltou ao estado deficitário até 1821, fechando o balanço na média de um milhar de contos negativos.

> O comércio que fizemos este ano com o Reino do Brasil foi muito menor que os passados, tanto na importação como na exportação, já à exceção das Capitanias do Maranhão e Ceará, se ficássemos credores de 647 mil cruzados, como se mostra. Se este comércio fosse de permutação de mercadorias, então eu não julgaria precário como, porém, o pequeno crédito em que ficamos procede da

> grande exportação da moeda metal que foi para aquele Reino e montou mais de seis milhões de cruzados. A Balança vem a ser contra Portugal; ela já excede a quantidade de metal que se exportou para a Ásia que montou a quatro milhões e meio.[1342]

Em 1822, o *deficit* atingiu dois milhares de contos; já em 1823, a balança pendeu a seu favor; em 1824, voltou ao estado deficitário, com a soma de um milhar e meio de contos, exportando apenas 49,4% do total da importação. Os anos de 1825 e 1826 oscilam entre *superavit* e *deficit* de meio milhar de contos. A partir de 1827, a movimentação comercial entre Portugal e o Brasil passou a ser contabilizada no grupo das Nações estrangeiras. A soma total do movimento entre Portugal e Brasil no período foi quase 38 milhares de contos de *deficit* a Portugal, exportando apenas 84,6% do total da importação no período de 1796 a 1831.

A Ásia estava em segundo lugar na escala de importação e exportação portuguesa, fechando o balanço com *superavit* positivo em relação a Portugal de 18 milhares de contos, ou seja, Portugal exportou apenas 63,9% do total de importações que realizou na Ásia, no período de 1796 a 1831.

> O comércio com a Ásia também diminui por falta de numerário e é de presumir que, por este motivo, acabe por si mesmo, ou pela incerteza destas negociações na época presente. Este comércio é precário a Portugal pelo muito metal que nos exporta e só tem de útil o aumento da marinha mercante.[1343]

Na maior parte do período, Portugal fechou o balanço deficitário, com exceção de 1799, 1800, 1808, 1810, 1816, 1824 e 1829, jamais atingindo cifras acima de um milhar de contos, enquanto que os *deficits*, em alguns anos, atingiram até dois milhares de contos, em 1813. As Ilhas estão em terceira posição em relação ao comércio português, tanto na exportação como na importação: "Somos igualmente credores as Ilhas em geral e ainda, no caso de ficarmos devedores, tiramos a vantagem de haver o saldo em gêneros."[1344] O balanço português em

---

[1342] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1343] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1344] Idem.

relação às Ilhas no período foi positivo a Portugal, com a cifra de quatro milhares de contos a favor deste país, ou seja, exportou 151,2% a mais do que importou das Ilhas no período estudado.[1345] Durante o curso de 1796 a 1831, Portugal quase sempre fechou o balanço positivo, com exceção de 1801, 1809 e 1811 e 1817, atingindo, no máximo, a casa dos 200 mil réis. Os valores do movimento geral de Portugal com as Ilhas não chegou atingir um milhar de contos, apresentando só uma exceção em 1799, atingindo a soma de um milhar de conto de exportações.

A África estava em quarto lugar nas relações comerciais com Portugal, tendo valores estatísticos irrelevantes no montante geral, mas é interessante notar que a importação portuguesa da África foi mínima em relação à exportação, que atingiu 1.024,4% a mais da importação, proporcionando um lucro de nove milhares de contos. Os valores da movimentação comercial entre Portugal e África têm grande flutuação, passam de 20 réis a um milhar de contos. "Ficamos credores às raças da África de 220 mil cruzados, por ser insignificante a sua exportação e nos lhe remetermos, além de outros produtos, muitos que se destinam à compra e ao uso da escravatura, que levamos ao Brasil."[1346] O ano de maior expressividade foi 1801, com exportação portuguesa de um milhar de contos para África, e o de menor valor foi o de importação portuguesa da África, com apenas 90 réis, em 1819.

Feita a descrição geral, passaremos a analisar a tabela 35 e o gráfico 32 para percebemos de perto o comércio de Portugal com suas colônias, no período, como também no curso dos anos. Observando os dados, vemos que Portugal, no período, somou um *deficit* de 41 milhares de contos, ou seja, exportou apenas 86,5% da quantidade importada das colônias.

Percebe-se, nitidamente que, ano a ano, Portugal foi acumulando seus débitos e são raros os anos em que fechou os balanços a seu favor: somente em 1797, 1798, 1799, 1804, 1808, 1816, 1817, 1825 e 1829, sendo todos os demais anos deficitários. É importante notar

---

[1345] **BGC**, 1814. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1346] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

que em relação à movimentação portuguesa nos anos que antecedem a vinda da Família Real para o Brasil, Portugal mantém altas cifras, tanto no comércio de importação como de exportação, chegando atingir, em 1799, 20 milhares de contos no comércio de exportação para as colônias, mantendo a faixa de dez a 17 milhares de contos. Sofreu queda brusca em 1808, período em que temos a abertura dos portos brasileiros; recuperou a movimentação comercial em 1814, atingindo a soma de 13 milhares de contos, no comércio de importação e 11, no de exportação. Subiu, no ano seguinte, a exportação para 14 milhares de contos, gerando o *superavit* de quase dois milhares de contos. Estas cifras caem tanto no comércio de exportação como de importação, a partir de 1819, e permaneceram neste estado até o final do período.

Fica evidente que, depois da abertura dos portos brasileiros, o comércio português sofreu uma queda violenta, tentando a recuperação em 1815 e 1818, mas não conseguiu se manter; aliás, com o passar dos anos, declinou cada vez mais até chegar ao valor mínimo no final do período. Tal situação já havia sido mencionada em relatório contábil, em 1810:

> Portugal tem sofrido grande perda pela abertura do comércio às Nações em toda a extensão das capitanias do Brasil, pois sempre os seus efeitos juntos à produções deste Reino faziam a opulência do nosso comércio e ofereciam muitas transações nas Praças de Lisboa e Porto, fazendo montar as nossas exportações a muitos milhões da que procedia o aumento de capitais e faculdades reais para o Estado conhecer as suas riquezas e fundar os seus recursos. Agora, porém, estes poucos efeitos da América se acham estagnados e sem preço e, quando alguns se exportam, são por necessidade de fazer fretes à marinha mercante ou por conta do proprietário.[1347]

Percebe-se que este ato do governo português causa a morte do Estado, que aos poucos vai definhando a partir desse momento, pois o contador percebe que Portugal não é subsistente a si mesmo e que a vida e o movimento dos portos de Lisboa dependem diretamente do Brasil.[1348] Esta situação provocada pelos ingleses, com a intenção de liberar campo para os seus produtos, especialmente os tecidos de algodão, e a liberação do comércio

[1347] **BGC**, 1810. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1348] Idem.

brasileiro, é literalmente visto pelo contador como um golpe fatal da Inglaterra sobre os interesses comuns e sobre o Estado.[1349]

Todas as circunstâncias em que Portugal tem vivido a partir de 1808, desde a abertura dos portos, não lhe foram nem um pouco favoráveis, causando forte depressão ao sistema econômico português:

> As circunstâncias em que temos entrado, desde o ano de 1808 até o presente, fazem que as relações comerciais que têm havido com os nossos Domínios e Nações sejam de tão pouca atividade, comparativamente aos anos passados, que não oferecem motivo algum de analisar as Balanças parciais de cada uma das Praças da América, e só me lembro expor a tabela seguinte do valor das nossas manufaturas exportadas, desde o ano de 1796 a 1809, não porque ela tinha combinação, porém, para se ver a que chegou o comércio deste ramo da indústria nacional com os Domínios de Portugal, não tratando do consumo do Reino.[1350]

É importante refletirmos sobre este fatos que levaram Portugal a passar da trajetória gloriosa de sucesso econômico, ao estado de contínua decadência. Em primeiro lugar, está a abertura dos portos brasileiros às Nações estrangeiras, em 1808, sendo prevista uma avaliação negativa da abertura dos mesmos, em 1809.[1351]

> O comércio de Portugal, segundo o estado das coisas, segue uma marcha muito diferente ao dos anos anteriores a 1808, primeiro, pelos motivos conhecidos, e depois pelo transtorno em que se acha o estado político da Europa. Vou, contudo, formar uma análise sobre o comércio que houve deste Reino por suas importações e exportações, tanto com os seus Domínios como com as Nações estrangeiras, no referido ano de 1810. É tão diminuído o comércio que fizemos com a América, que o total de importação e exportação de Portugal com os seus Domínios em geral foi menor no presente do que em outros anos, que se fazia com uma só praça da América.[1352]

Portugal realmente sofria grandes perdas pelo fato da liberdade do comércio, uma vez que o Brasil era sustentava as relações econômicas internacionais.[1353]

Em segundo lugar, coloca a questão do estado político que a Europa estava vivendo no momento, ou seja, as guerras que estava acontecendo lá. Em nenhum momento, os

---

[1349] Idem.
[1350] **BGC**, 1809. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1351] **BGC**,1809. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1352] **BGC**,1810. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1353] Idem.

documentos fazem menção exclusiva à tomada de Lisboa por Napoleão. É curioso notar que o relator do balanço não coloca em primeiro lugar a invasão francesa como principal causa da decadência econômica portuguesa. Os anos de experiência mostram ao contador que é a movimentação comercial que garante a opulência do Estado e, uma vez abertos os portos à sua aliada, não há mais necessidade de comprar os produtos do Brasil intermediados por Portugal, pois já se pode fazê-lo de forma direta e com direitos alfandegários menores. As vantagens para a Inglaterra foram ainda maiores depois do contrato de comércio de 1810,[1354] e ao mesmo tempo tomaram de Portugal o mercado para depositarem os produtos manufaturados pelas suas indústrias, tendo somado grandes cifras pela especulação que promoviam: "porém, na época presente, nenhuma Nação pode achar vantagens no seu comércio, à exceção da Grã-Bretanha".[1355]

A cada ano que passava, a balança mostrava com mais evidencia a situação provocada em 1808, por meio dos dados numéricos e com as reflexões do contador na introdução da mesma. Essas reflexões são repetidas ano a ano, mostrando com propriedade o que está afirmando, falando claramente, em relação aos últimos 20 anos do comércio português, sobre a situação provocada na economia portuguesa, lamentando muito o fato de terem sido abertos os portos do Brasil às Nações estrangeiras, e sem medo de atribuir com todas as palavras a culpa aos ingleses.[1356] alega que estes são os únicos "responsáveis pela queda da sua 'aliada!'",[1357] expressão usada com ironia, demonstrando-se indignado pela situação que Portugal está vivenciando, tendo em vista que aquela Nação vai realizando seus projetos monopolistas.

[1354] Privilegio concedido a Grã Bretanha e reclamados por Portugal (Defesa do Tratado de Comércio comaquele país, de 1810) Autógrafo do Conde de Linhares. 1811. Documento manuscrito original. Lata 183, maço 3, pasta 12. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.
[1355] **BGC**, 1810. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1356] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1357] Idem.

Feitas as considerações, voltamos à tabelas e ao gráfico 33, em que podemos confirmar a situação que acabamos de refletir. Se observarmos a situação dos anos seguintes, perceberemos que a decadência anunciada pelo autor do relatório contábil se concretiza, pois Portugal termina o período aqui estudado em situação caótica, coberto de débitos pelas grandes importações e poucas exportações efetuadas, essas, por sua vez, causadas pela destruição da sua indústria e pela perda do Brasil.

Tabela 35: *Superavit* das exportações e importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis).

COLÔNIAS	BRASIL				ÁSIA			
ANOS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇAS	%	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DIFERENÇAS	%
1796	11.474.863.940	6.980.403.348	-4.494.460.592	**60,8**	1.667.063.372	40.476.000	-1.626.587.372	**2,4**
1797	4.258.823.470	8.525.779.073	4.266.955.603	**200,2**	1.046.591.526	514.118.642	-532.472.884	**49,1**
1798	10.816.531.028	10.818.122.911	1.591.883	**100,0**				
1799	12.584.505.139	15.800.938.055	3.216.432.916	**125,6**	2.264.768.780	2.789.636.486	524.867.706	**123,2**
1800	12.528.092.256	9.433.239.424	-3.094.852.832	**75,3**	1.989.298.370	2.834.012.336	844.713.966	**142,5**
1801	14.777.207.049	10.680.060.935	-4.097.146.114	**72,3**	2.200.752.700	1.104.438.260	-1.096.314.440	**50,2**
1802	10.353.244.931	10.151.660.235	-201.584.696	**98,1**	2.333.266.030	1.288.950.557	-1.044.315.473	**55,2**
1803	11.332.290.669	9.928.553.772	-1.403.736.897	**87,6**	2.506.345.130	1.459.474.902	-1.046.870.228	**58,2**
1804	11.199.922.858	11.383.279.324	183.356.466	**101,6**	2.169.263.324	1.942.056.420	-227.206.904	**89,5**
1805	13.948.658.601	9.505.250.296	-4.443.408.305	**68,1**	1.767.156.850	1.507.793.035	-259.363.815	**85,3**
1806	14.153.761.887	8.426.098.499	-5.727.663.388	**59,5**	1.794.679.145	1.622.806.430	-171.872.715	**90,4**
1807	13.927.799.336	6.951.157.458	-6.976.641.878	**49,9**	2.766.364.930	2.542.648.160	-223.716.770	**91,9**
1808	546.930.970	1.511.188.089	964.257.119	**276,3**		79.701.924	79.701.924	
1809	4.819.373.394	3.437.735.091	-1.381.638.303	**71,3**	751.322.016	53.393.000	-697.929.016	**7,1**
1810	3.683.331.085	2.932.527.927	-750.803.158	**79,6**		416.897.521	416.897.521	
1811	3.633.586.588	2.792.765.920	-840.820.668	**76,9**	1.323.598.200	370.536.180	-953.062.020	**28,0**
1812	3.987.697.000	2.463.953.175	-1.523.743.825	**61,8**	958.510.900	273.962.550	-684.548.350	**28,6**
1813	4.796.789.448	3.587.236.592	-1.209.552.856	**74,8**	2.337.586.550	260.265.520	-2.077.321.030	**11,1**
1814	7.005.760.258	5.691.457.034	-1.314.303.224	**81,2**	2.250.000.000	615.624.220	-1.634.375.780	**27,4**
1815	9.059.579.373	8.233.895.713	-825.683.660	**90,9**	3.637.000.000	2.072.384.590	-1.564.615.410	**57,0**
1816	9.663.642.640	10.304.222.804	640.580.164	**106,6**	2.619.789.787	3.435.028.270	815.238.483	131,1

continuação[1358]

COLÔNIAS	BRASIL				ÁSIA			
ANOS	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**
1817	8.308.937.508	8.567.887.927	258.950.419	**103,1**	2.426.759.180	2.249.016.105	-177.743.075	**92,7**
1818	9.646.092.445	7.939.767.565	-1.706.324.880	**82,3**	2.078.592.351	1.973.111.090	-105.481.261	**94,9**
1819	7.517.119.069	6.546.599.154	-970.519.915	**87,1**	1.585.490.637	927.991.145	-657.499.492	**58,5**
1820	6.782.716.993	5.435.527.525	-1.347.189.468	**80,1**	1.043.884.340	574.431.324	-469.453.016	**55,0**
1821	6.144.586.214	4.840.869.925	-1.303.716.289	**78,8**	1.356.498.000	251.580.180	-1.104.917.820	**18,5**
1822	6.138.545.802	3.843.612.280	-2.294.933.522	**62,6**	837.868.225		-837.868.225	
1823	3.115.054.130	3.123.367.156	8.313.026	**100,3**	1.956.644.800	61.987.840	-1.894.656.960	**3,2**
1824	3.101.126.340	1.531.973.320	-1.569.153.020	**49,4**	196.152.700	202.788.770	6.636.070	**103,4**
1825	2.987.867.490	3.559.983.593	572.116.103	**119,1**	573.644.030	133.290.977	-440.353.053	**23,2**
1826	3.992.800.870	3.431.733.565	-561.067.305	**85,9**	799.749.000	158.901.987	-640.847.013	**19,9**
1827					621.553.446	242.782.490	-378.770.956	**39,1**
1828					286.395.160	43.512.670	-242.882.490	**15,2**
1829					61.396.280	104.177.175	42.780.895	**169,7**
1830					256.875.810	95.750.660	-161.125.150	**37,3**
1831					128.193.023	98.280.190	-29.912.833	**76,7**
Total	**246.287.238.781**	**208.360.847.685**	**-37.926.391.096**	**84,6**	**50.593.054.592**	**32.341.807.606**	**-18251246986**	**63,9**
	100,0	**84,6**			**100,0**	**63,9**		

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1358] Para a % = Exportação – Importação. valor negativo: importou mais do que exportou.

***Superavit* das exportações e importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis).**

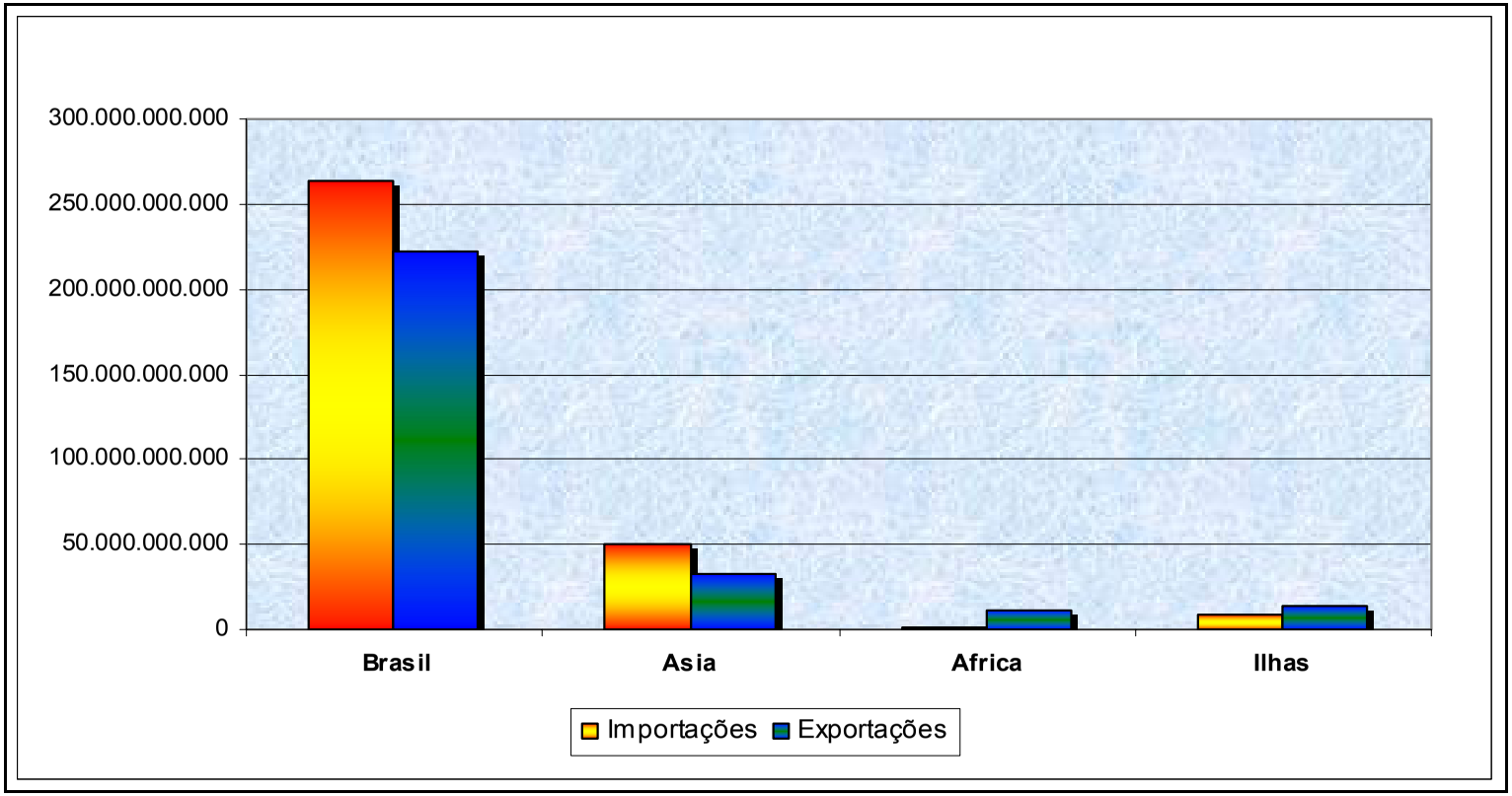
COLÔNIA	ÁFRICA				ILHAS			
ANOS	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**
1796	25.288.250	236.868.640	211.580.390	**936,7**	246.049.485	269.887.825	23.838.340	**109,7**
1797	214.455.612	243.123.404	28.667.792	**113,4**	209.474.412	368.713.287	159.238.875	**176,0**
1798								
1799	19.583.400	707.371.557	687.788.157	**3.612,1**	300.448.400	1.160.662.341	860.213.941	**386,3**
1800	27.064.800	741.458.200	714.393.400	**2.739,6**	306.480.950	512.400.857	205.919.907	**167,2**
1801	41.253.070	1.054.269.953	1.013.016.883	**2.555,6**	508.511.115	294.773.000	-213.738.115	**58,0**
1802	45.658.604	948.980.544	903.321.940	**2.078,4**	234.384.115	410.721.839	176.337.724	**175,2**
1803	7.034.000	834.053.792	827.019.792	**11.857,5**	347.683.636	519.226.456	171.542.820	**149,3**
1804	28.529.040	904.780.850	876.251.810	**3.171,4**	182.159.495	675.844.325	493.684.830	**371,0**
1805	12.349.120	813.601.746	801.252.626	**6.588,3**	115.316.874	418.374.370	303.057.496	**362,8**
1806	37.509.207	777.366.020	739.856.813	**2.072,5**	118.016.011	488.043.325	370.027.314	**413,5**
1807	15.615.462	561.953.275	546.337.813	**3.598,7**	259.030.333	292.843.432	33.813.099	**113,1**
1808		20.477.200	20.477.200	**0,0**	67.926.812	82.820.310	14.893.498	**121,9**
1809	5.063.800	165.663.835	160.600.035	**3.271,5**	281.995.720	254.402.590	-27.593.130	**90,2**
1810		60.256.110	60.256.110		265.989.877	401.538.505	135.548.628	**151,0**
1811	5.337.200	40.763.320	35.426.120	**763,8**	341.744.480	275.875.080	-65.869.400	**80,7**
1812		85.496.650	85.496.650		280.286.547	304.859.965	24.573.418	**108,8**
1813	8.494.600	92.157.180	83.662.580	**1.084,9**	136.643.930	335.261.260	198.617.330	**245,4**
1814	384.000	183.101.980	182.717.980	**47.682,8**	263.404.890	495.878.802	232.473.912	**188,3**
1815	58.726.400	188.706.210	129.979.810	**321,3**	264.338.392	513.749.530	249.411.138	**194,4**
1816	5.428.720	113.478.330	108.049.610	**2.090,3**	363.404.890	516.103.235	152.698.345	**142,0**

continuação

COLÔNIA	ÁFRICA				ILHAS			
ANOS	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**
1817	5.303.550	111.340.180	106.036.630	**2.099,4**	408.647.807	352.873.270	-55.774.537	**86,4**
1818	9.770.400	258.144.890	248.374.490	**2.642,1**	280.047.522	471.250.895	191.203.373	**168,3**
1819	90.000	151.185.280	151.095.280	**167.983,6**	310.393.877	530.625.210	220.231.333	**171,0**
1820	6.210.186	94.662.923	88.452.737	**1.524,3**	175.545.720	404.353.836	228.808.116	**230,3**
1821	24.904.387	117.384.290	92.479.903	**471,3**	275.097.850	314.051.612	38.953.762	**114,2**
1822								
1823	7.171.962	143.077.250	135.905.288	**1.995,0**	366.119.880	373.572.221	7.452.341	**102,0**
1824	46.828.004	104.701.950	57.873.946	**223,6**	390.496.407	477.869.850	87.373.443	**122,4**
1825	37.303.272	311.306.120	274.002.848	**834,5**	420.515.840	487.560.145	67.044.305	**115,9**
1826	28.586.290	258.334.744	229.748.454	**903,7**	408.035.970	510.131.059	102.095.089	**125,0**
1827	95.128.024	315.231.002	220.102.978	**331,4**	562.795.910	465.829.014	-96.966.896	**82,8**
1828	88.946.650	127.448.625	38.501.975	**143,3**	179.323.036	307.404.345	128.081.309	**171,4**
1829	80.346.554	153.361.195	73.014.641	**190,9**	216.525.796	323.698.438	107.172.642	**149,5**
1830	59.515.055	41.661.015	-17.854.040	**70,0**	171.415.292	311.794.832	140.379.540	**181,9**
1831	31.548.993	95.530.346	63.981.353	**302,8**	43.968.844	141.669.845	97.701.001	**322,2**
Total	**1.079.428.612**	**11.057.298.606**	**9.977.869.994**	**1.024,4**	**9.302.220.115**	**14.064.664.906**	**4.762.444.791**	**151,2**
%	**100,0**	**1.024,4**			**100,0**	**151,2**		

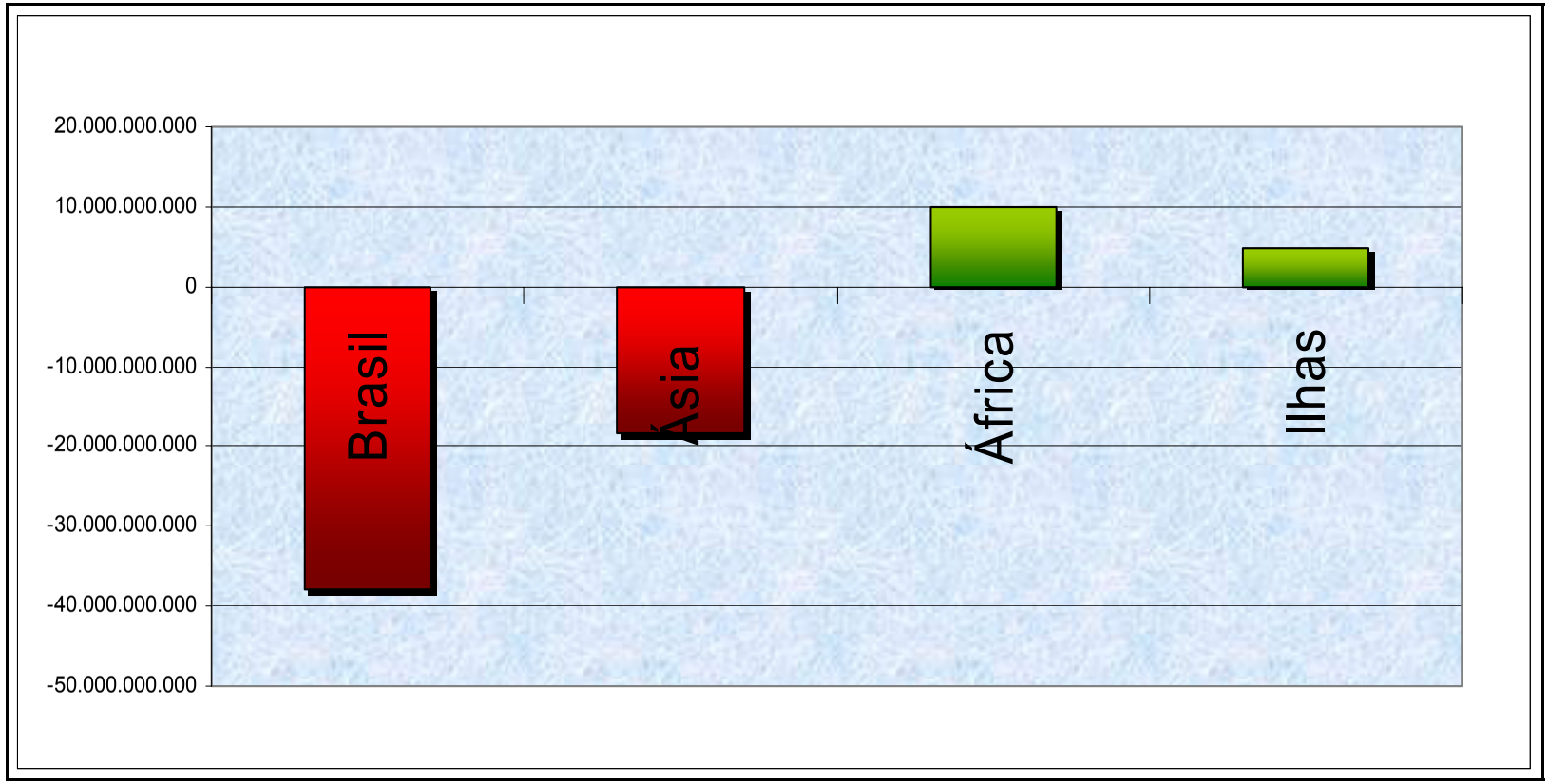
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 32: Fluxo comercial entre Portugal e suas colônias (1796-1831) (mil réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 33: ***Superavit*** **das exportações e importações portuguesas de suas colônias (1796-1831) (mil réis).**



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.1.6 FLUXO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E SUAS COLÔNIAS

Enfim, torna-se evidente que Portugal, por quase todo o período, apresentava *deficit* em relação ao comércio com suas colônias, somando no total um *deficit* de 41 milhares de contos, ou seja, exportou apenas 86,5% da quantidade importada das colônias.

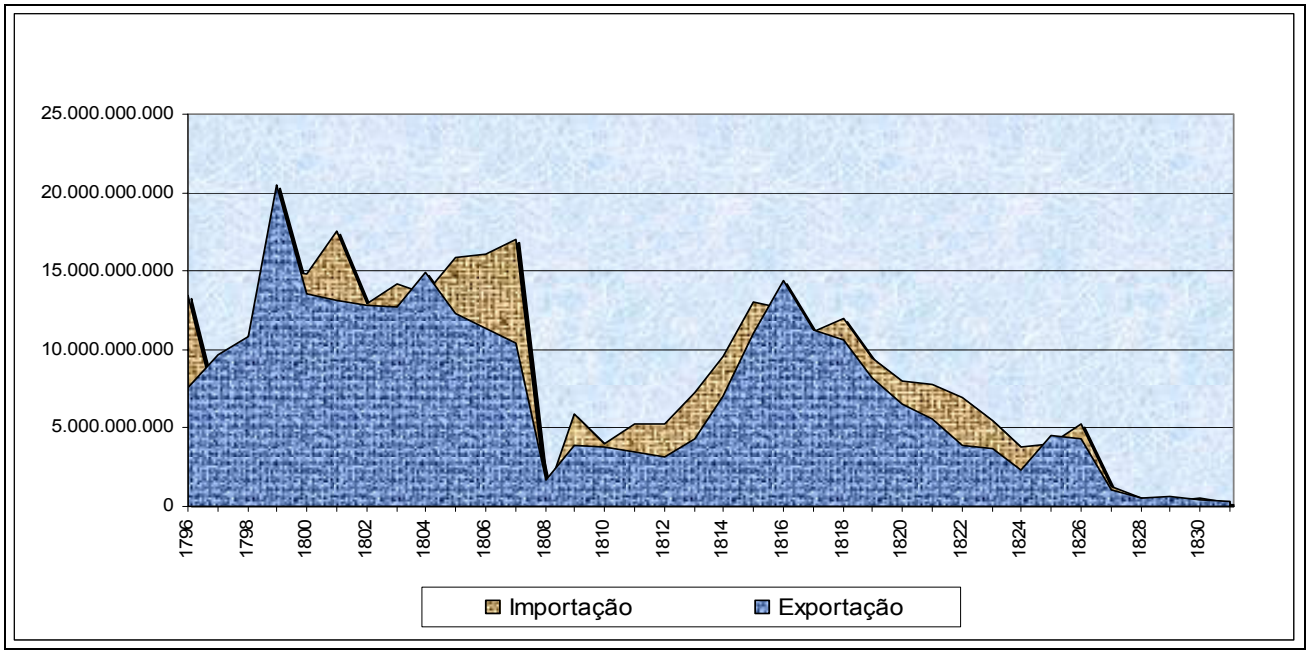
Nota-se, durante os anos desse período, que Portugal foi acumulando seus débitos e, dos 36 anos, são raros os anos em que fechou o balanço a seu favor – somente 1797, 1798, 1799, 1804, 1808, 1816, 1817, 1825 e 1829 –, tendo os demais anos fechado com *deficit*. É importante notar que a movimentação comercial portuguesa, nos anos que antecedem a vinda da Família Real para o Brasil, mantém altas cifras, tanto no comércio de importação como de exportação chegando a atingir, em 1799, 20 milhares de contos no comércio de exportação para as colônias, mantendo a faixa de dez a 17 milhares de contos; sofreu queda brusca em 1808, período em que temos a abertura dos portos do Brasil para as Nações; recuperou parcialmente a movimentação comercial em 1814, atingindo a soma de 13 milhares de contos, no comércio de importação, e 11 de exportação. No ano seguinte, a exportação subiu para 14 milhares de contos, gerando *superavit* de quase dois milhares de contos. Estas cifras caíram tanto no comércio de exportação como importação a partir de 1819, permanecendo nestas condições até o final do período. O comércio português com Brasil sofreu queda violenta, de 1808 a 1814; tentou a recuperação em 1815 e 1818, mas não conseguiu manter-se nesta direção; aliás, com o passar dos anos declinou cada vez mais até chegar a um valor insignificante no final do período.

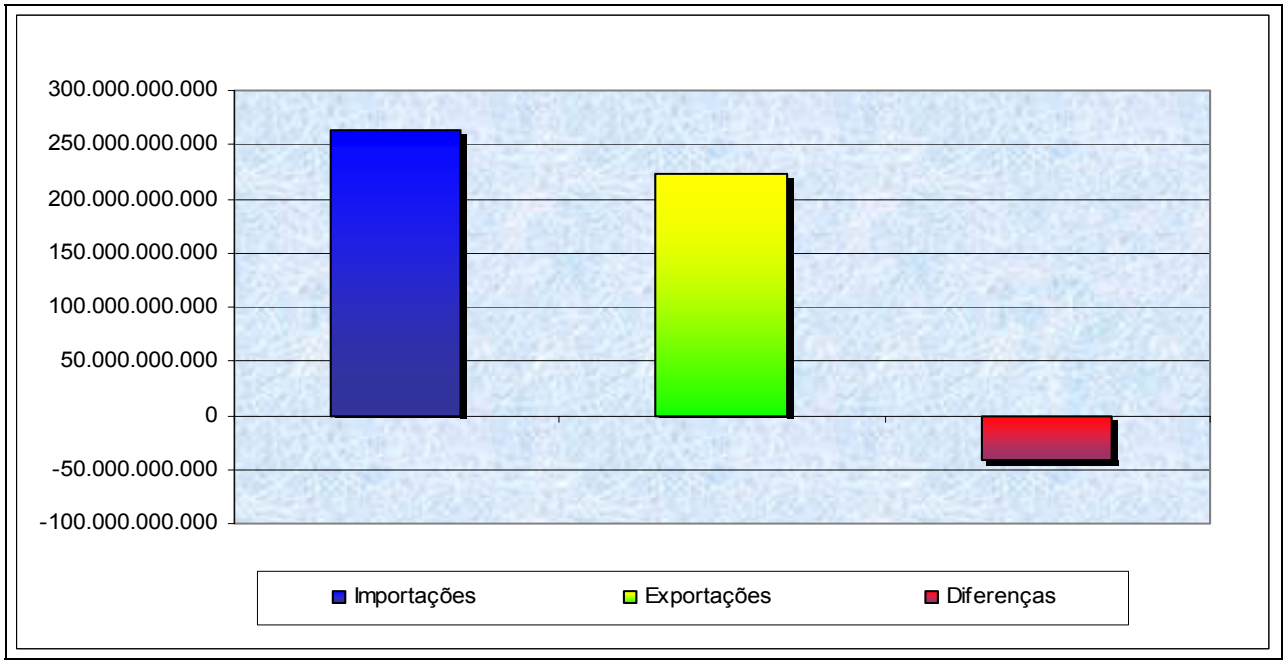
Tabela 36: Total de importações e exportações portuguesas para o Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).

EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES COLÔNIAS				
ANO	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**	**%**
1796	13.413.265.047	7.527.635.813	-5.885.629.234	56,1
1797	5.729.345.020	9.651.734.406	3.922.389.386	168,5
1798	10.816.531.028	10.818.122.911	1.591.883	100,0
1799	15.169.305.719	20.458.608.439	5.289.302.720	134,9
1800	14.850.936.376	13.521.110.817	-1.329.825.559	91,0
1801	17.527.723.934	13.133.542.148	-4.394.181.786	74,9
1802	12.966.553.680	12.800.313.175	-166.240.505	98,7
1803	14.193.353.435	12.741.308.922	-1.452.044.513	89,8
1804	13.579.874.717	14.905.960.919	1.326.086.202	109,8
1805	15.843.481.445	12.245.019.447	-3.598.461.998	77,3
1806	16.103.966.250	11.314.314.274	-4.789.651.976	70,3
1807	16.968.810.061	10.348.602.325	-6.620.207.736	61,0
1808	614.857.782	1.694.187.523	1.079.329.741	275,5
1809	5.857.754.930	3.911.194.516	-1.946.560.414	66,8
1810	3.949.320.962	3.811.220.063	-138.100.899	96,5
1811	5.304.266.468	3.479.940.500	-1.824.325.968	65,6
1812	5.226.494.447	3.128.272.340	-2.098.222.107	59,9
1813	7.279.514.528	4.274.920.552	-3.004.593.976	58,7
1814	9.519.549.148	6.986.062.036	-2.533.487.112	73,4
1815	13.019.644.165	11.008.736.043	-2.010.908.122	84,6
1816	12.652.266.037	14.368.832.639	1.716.566.602	113,6
1817	11.149.648.045	11.281.117.482	131.469.437	101,2
1818	12.014.502.718	10.642.274.440	-1.372.228.278	88,6
1819	9.413.093.583	8.156.400.789	-1.256.692.794	86,6
1820	8.008.357.239	6.508.975.608	-1.499.381.631	81,3
1821	7.801.086.451	5.523.886.007	-2.277.200.444	70,8
1822	6.976.414.027	3.843.612.280	-3.132.801.747	55,1
1823	5.444.990.772	3.702.004.467	-1.742.986.305	68,0
1824	3.734.603.451	2.317.333.890	-1.417.269.561	62,1
1825	4.019.330.632	4.492.140.835	472.810.203	111,8
1826	5.229.172.130	4.359.101.355	-870.070.775	83,4
1827	1.279.477.380	1.023.842.506	-255.634.874	80,0
1828	554.664.846	478.365.640	-76.299.206	86,2
1829	358.268.630	581.236.808	222.968.178	162,2
1830	487.806.157	449.206.507	-38.599.650	92,1
1831	203.710.860	335.480.381	131.769.521	164,7
TOTAL	**307.261.942.100**	**265.824.618.803**	**-41.437.323.297**	**86,5**
%	**100,0**	**86,5**		

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 34: Comparação entre importações e exportações portuguesas do Brasil e outras colônias (1796-1831) (mil réis).





Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.2 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL E O BRASIL, POR REGIÕES

Para a realização desta análise, continuaremos trabalhando com a Balança de comércio e com as fontes qualitativas, pois nenhuma documentação revela-se tão estratégica como esta, tendo em vista que, por meio da sua análise, pode-se recompor a conjuntura comercial do período que antecede a abertura dos portos – e que atravessa o período da Independência do Brasil – e o reconhecimento político e econômico do Brasil como Nação estrangeira; um jovem país agora livre para construir sua própria história como Nação.

4.2.1 PORTUGAL – BRASIL: IMPORTAÇÕES POR REGIÕES (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PORCENTAGEM)

Trataremos agora do comércio de importação portuguesa no Brasil por regiões. A tabela 37 e o gráfico 35 nos mostram a posição de cada uma das regiões com quem Portugal mantinha relações comerciais: Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, formando um primeiro grupo – que é observado claramente no gráfico; um segundo grupo, formado por: Maranhão e Pará, e um terceiro formado por: Ceará, Paraíba, Santos e Guiana Francesa.[1359]

O Rio de janeiro é o primeiro no *ranking* das importações portuguesas das regiões brasileiras, no período de 1796 a 1831, atingindo o percentual de 31,2% do total das importações. No comércio de importação portuguesa nesta região, percebemos nitidamente que os primeiros anos, que vão de 1796 a 1807, foram de grande movimentação comercial e que de 1808 a 1831, sofreu uma forte queda. Nos primeiros anos do período aqui abordado, a importação atingiu de três a seis milhares de contos, com exceção de 1797, que não chegou a alcançar um milhar de contos. Os anos de 1808 a 1809, igualmente, não chegaram atingir um milhar de contos; em 1808, apresentava praticamente número insignificante. De 1810 até o

[1359] Guiana Francesa, ou Caiena, fazia parte do território brasileiro. Depois dos processos de reconhecimento da independência do Brasil pelas nações estrangeiras como nação, negociou-se esta nação com a França para o reconhecimento do Brasil que, em troca, devolveria a Guiana Francesa.

fim do período, seguiu a faixa de um milhar de contos, com exceção de 1815, 1816, 1818 e 1822, que atingiram a soma de dois milhares.

Pernambuco, seguiu em segundo lugar, e Bahia, em terceiro. Estas duas regiões caminharam sempre muito próximas por todo o período, tanto é que apresentam diferença mínima no balanço final. A Bahia atingiu 24,5% do total das importações e, Pernambuco, 24,6% do total. Pernambuco inicia o período com dois milhares de contos e a Bahia com três, declinando para um milhar de contos, no ano seguinte, e Pernambuco não chegou a atingir um milhar de contos. A Bahia segue com somas mais altas de 1798 a 1807, de dois a quatro milhares de contos. Pernambuco permaneceu na faixa de dois a três milhares; os dois apresentaram forte queda em 1808, recuperando-se em 1809 e retornando a cair de 1810 a 1812, recuperando-se com certa estabilidade até 1821, com a soma de dois milhares de contos. Em 1823, deu início ao declínio constante até o final do período; a Bahia não voltou à faixa de um milhar de contos. Pernambuco continuou por alguns anos a superar a soma de um milhar de contos.

O segundo grupo, composto por Maranhão e Pará, atingiu os percentuais de 12,5% e 6,2%, respectivamente, bem menores do que o grupo anterior. Maranhão iniciou o período atingindo um milhar de contos; de 1797 a 1799, não chegou a um milhar de contos. O ano de 1800 foi próspero e este conseguiu sua recuperação na faixa de um milhar de contos, permanecendo nestas condições até 1807. Em 1808, caiu bruscamente, recuperando-se somente em 1815, permanecendo estável até 1820, quando definitivamente sofreu uma queda expressiva até o final do período. Pará não chega atingir, no curso dos anos, cifras de um milhar de contos. Do início do período até o final, apresentou flutuações significativas na faixa de 200 mil réis a 800 mil contos. O terceiro grupo, formado Ceará, Paraíba e Santos a Guiana, não chegou a atingir o percentual de 1% no período.

O comércio de importação portuguesa no Brasil por regiões apresenta, no período anterior à abertura dos portos brasileiros, maior movimentação em todas as regiões, sofrendo forte queda em 1808. Algumas regiões conseguem se recuperar com montantes consideráveis. Rio de Janeiro, que tinha o maior volume comercial no início do período, não consegue recuperar-se como os demais. As regiões, em geral, sofrem outra queda que perdurou dos 1821 até 1831. Mais uma vez, evidencia-se, pela tabela, que Portugal perdeu o mercado brasileiro no comércio de importação pois, em 1796, chegou a importar, no total, 11 milhares de contos, mas terminou o período importando apenas dois milhares de contos, alcançando, em 1831, apenas 1,1% do total dos anos.

Tabela 37: Importações portuguesas por regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

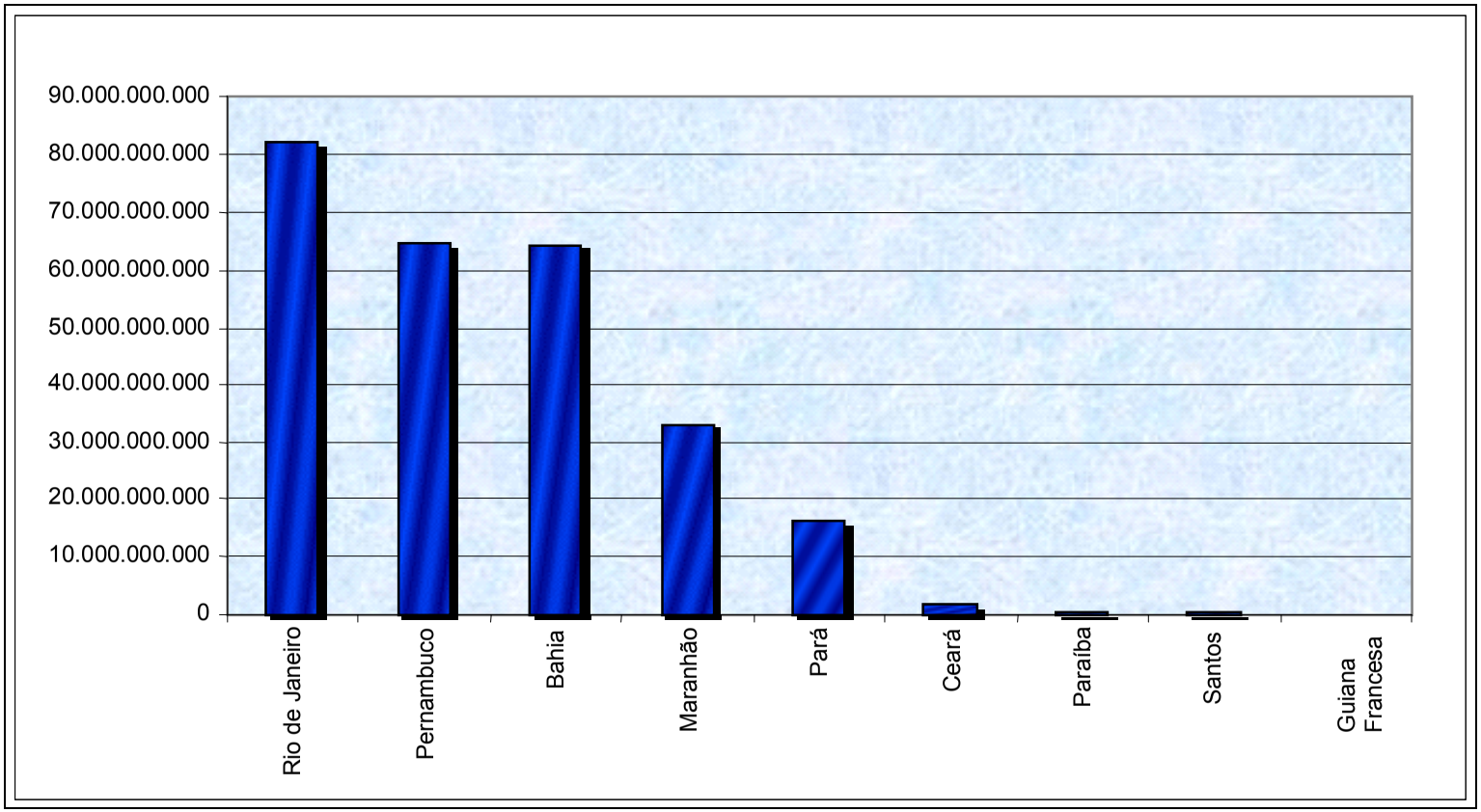
ANO	RIO DE JANEIRO	BAHIA	PERNAMBUCO	MARANHÃO	PARÁ	CEARÁ	PARAÍBA	SANTOS	GUIANA FRANCESA	TOTAL	%
1796	3.702.181.721	3.960.500.062	2.250.368.313	1.055.355.510	297.429.154		153.387.722	55.641.458		**11.474.863.940**	**4,4**
1797	915.718.453	1.660.843.705	849.707.127	552.229.335	255.506.350			24.818.500		**4.258.823.470**	**1,6**
1798	4.717.688.282	2.863.365.114	1.689.624.352	844.545.100	381.320.280			319.987.900		**10.816.531.028**	**4,1**
1799	4.525.453.470	4.002.306.053	2.647.107.100	835.643.473	447.594.843		126.400.200			**12.584.505.139**	**4,8**
1800	4.841.352.180	2.640.779.386	2.270.987.600	1.953.843.840	628.594.650		192.534.600			**12.528.092.256**	**4,8**
1801	6.289.895.227	3.503.055.984	3.335.537.015	1.353.993.640	294.725.183					**14.777.207.049**	**5,6**
1802	3.643.419.554	2.619.791.581	2.294.841.800	1.378.064.307	417.127.689					**10.353.244.931**	**3,9**
1803	3.294.712.010	2.914.221.114	2.503.609.890	1.898.138.665	717.111.370	4.497.620				**11.332.290.669**	**4,3**
1804	3.244.545.598	2.699.631.956	2.914.349.945	1.807.497.525	512.315.554	21.582.280				**11.199.922.858**	**4,3**
1805	3.960.238.153	3.735.851.599	3.974.543.662	1.583.827.365	646.907.222	47.290.600				**13.948.658.601**	**5,3**
1806	4.670.310.810	3.284.684.864	3.817.755.582	1.527.719.040	785.928.941	67.362.650				**14.153.761.887**	**5,4**
1807	4.549.505.626	3.412.073.030	3.513.537.730	1.776.971.140	570.937.150	104.774.660				**13.927.799.336**	**5,3**
1808	57.997.640	363.158.270	1.243.200	63.251.600	61.280.260					**546.930.970**	**0,2**
1809	776.712.579	1.373.351.794	1.262.922.910	729.373.150	677.012.961					**4.819.373.394**	**1,8**
1810	1.240.297.534	796.306.260	769.996.100	538.055.400	338.675.791					**3.683.331.085**	**1,4**
1811	1.051.977.120	962.034.698	879.254.660	403.420.810	336.899.300					**3.633.586.588**	**1,4**
1812	1.317.771.828	842.534.736	850.011.100	611.057.856	360.305.600	6.015.880				**3.987.697.000**	**1,5**
1813	1.505.846.438	1.124.477.317	1.234.001.800	618.944.000	303.546.193	9.973.700				**4.796.789.448**	**1,8**
1814	1.911.180.018	1.732.656.110	2.128.664.250	692.311.910	512.788.270	28.159.700				**7.005.760.258**	**2,7**
1815	2.000.924.223	2.498.653.380	2.615.075.900	1.239.479.720	634.378.050	66.183.600			4.884.500	**9.059.579.373**	**3,4**
1816	2.417.840.635	2.899.358.400	2.516.760.120	1.194.761.500	559.274.285	75.647.700				**9.663.642.640**	**3,7**

continuação

ANO	RIO DE JANEIRO	BAHIA	PERNAMBUCO	MARANHÃO	PARÁ	CEARÁ	PARAÍBA	SANTOS	GUIANA FRANCESA	TOTAL	%
1817	1.653.812.400	2.105.316.739	1.895.434.850	1.906.744.860	640.707.459	106.921.200				**8.308.937.508**	**3,2**
1818	2.464.215.581	2.235.297.005	2.760.657.730	1.351.952.166	615.272.713	218.697.250				**9.646.092.445**	**3,7**
1819	1.356.851.956	2.010.596.280	2.230.690.190	1.245.810.650	452.716.633	220.453.360				**7.517.119.069**	**2,9**
1820	1.785.521.836	1.383.100.715	1.899.117.900	1.082.261.820	472.844.022	159.870.700				**6.782.716.993**	**2,6**
1821	1.540.766.720	1.396.271.000	1.930.629.810	679.347.030	441.449.854	156.121.800				**6.144.586.214**	**2,3**
1822	2.351.151.980	980.288.365	1.559.785.522	567.628.665	560.499.070	119.192.200				**6.138.545.802**	**2,3**
1823	666.809.380	376.316.260	1.078.349.910	534.094.780	432.100.360	27.383.440				**3.115.054.130**	**1,2**
1824	1.301.509.085	275.137.825	820.786.130	356.123.740	316.355.580	31.213.980				**3.101.126.340**	**1,2**
1825	1.014.430.010	280.883.260	818.064.440	375.247.960	435.294.420	63.947.400				**2.987.867.490**	**1,1**
1826	1.453.448.410	792.071.560	955.503.390	347.653.020	392.481.240	51.643.250				**3.992.800.870**	**1,5**
1827	1.374.775.688	679.373.200	1.084.380.440	585.939.700	556.052.940	43.524.780				**4.324.046.748**	**1,6**
1828	1.239.640.790	459.187.010	928.344.655	262.037.370	453.316.560	11.439.500				**3.353.965.885**	**1,3**
1829	1.150.395.862	467.070.607	778.596.075	274.855.700	275.300.305	40.653.190				**2.986.871.739**	**1,1**
1830	1.118.277.219	633.581.486	1.035.856.044	458.832.701	326.432.704	51.710.660				**3.624.690.814**	**1,4**
1831	1.022.629.752	533.044.171	792.440.170	304.473.761	250.670.680	24.122.400				**2.927.380.934**	**1,1**
Total	**82.129.805.768**	**64.497.170.896**	**64.888.537.412**	**32.991.488.809**	**16.361.153.636**	**1.758.383.500**	**472.322.522**	**400.447.858**	**4.884.500**	**263.504.194.901**	**100,0**
%	**31,2**	**24,5**	**24,6**	**12,5**	**6,2**	**0,7**	**0,2**	**0,2**	**0,0**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 35: Importações portuguesas por regiões brasileiras (1796-1831) (réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.2.2 PORTUGAL – IMPORTAÇÕES DO BRASIL POR PRODUTOS

Com base na tabela 38 e o no gráfico 36, passaremos a explicar o movimento de importação portuguesa do Brasil por produtos: mantimentos; ouro; algodão; courama; produtos da Ásia; drogas; madeiras; gêneros estrangeiros importados do Brasil; vários gêneros.

De todas essas rubricas, a mais importante eram os mantimentos, que representavam as maiores importações feitas por Portugal no Brasil, atingindo 51,8% do total das importações no período. Apresentava flutuações que variavam entre um a seis milhares de contos; como sempre nos anos que antecedem a abertura dos portos, o montante da importação é maior que os anos posteriores. Os anos de maior importação de mantimentos foram 1801, atingindo 5,6% do total, seguido de 1805 a 1897, com 5,3 a 5,4% do total no período. A partir de 1823, não atingiu percentual maior de 1,6% do total.

A importação de algodão estava em segundo lugar na pauta de importações portuguesas do Brasil, com 20,4% do total das importações, marcando presença forte nos anos anteriores à abertura dos portos, sofrendo forte queda nos anos de 1808 a 1814, com ligeira recuperação nos anos de 1815 a 1820 e se retraindo com forte queda até o final do período. Em 1824, apresentou uma cifra insignificante em relação aos anos de 1796 a 1807.

Os couros ocupavam o terceiro lugar, com 13,4% da soma total no período. De 1796 a 1799, não chegaram a somar um milhar de contos; de 1800 a 1807, estavam na faixa de um milhar de contos, com exceção de 1806, que chegaram a dois milhares de contos. Em 1802, não chegaram a atingir um milhar de contos, sofrendo forte queda, a exemplos dos demais produtos, de 1808 a 1814; tiveram rápida recuperação em 1815 e 1816, chegando a dois milhares de contos, de 1817 a 1822, permanecendo na faixa de um milhar de contos. Nos anos seguintes, sofreram queda irreversível até o final do período.

O ouro ocupava o quarto lugar, atingindo 7% do total no período até 1807, atingindo a faixa de um a dois milhares de contos. Com algumas exceções, em 1797, que atingiu apenas 49 mil réis, e de 1804 a 1806, que quase chegou a um milhar de contos; em 1807, voltou à soma de um milhar de contos, e em 1808, Portugal não importou ouro. Os anos que seguem até o final do período, a diminuição da importação do ouro é evidente.

Os vários gêneros estão em quinto lugar, apresentando grandes flutuações. Destaca-se o ano de 1799 com relação à importação deste produto, atingindo a cifra de quase um milhar e meio de contos, mas terminou o período atingindo 4,8% do total. Os demais produtos atingiram, no máximo, 1,1% do total.

Tabela 38: Importações portuguesas do Brasil, por produto (1796-1831) (mil réis).

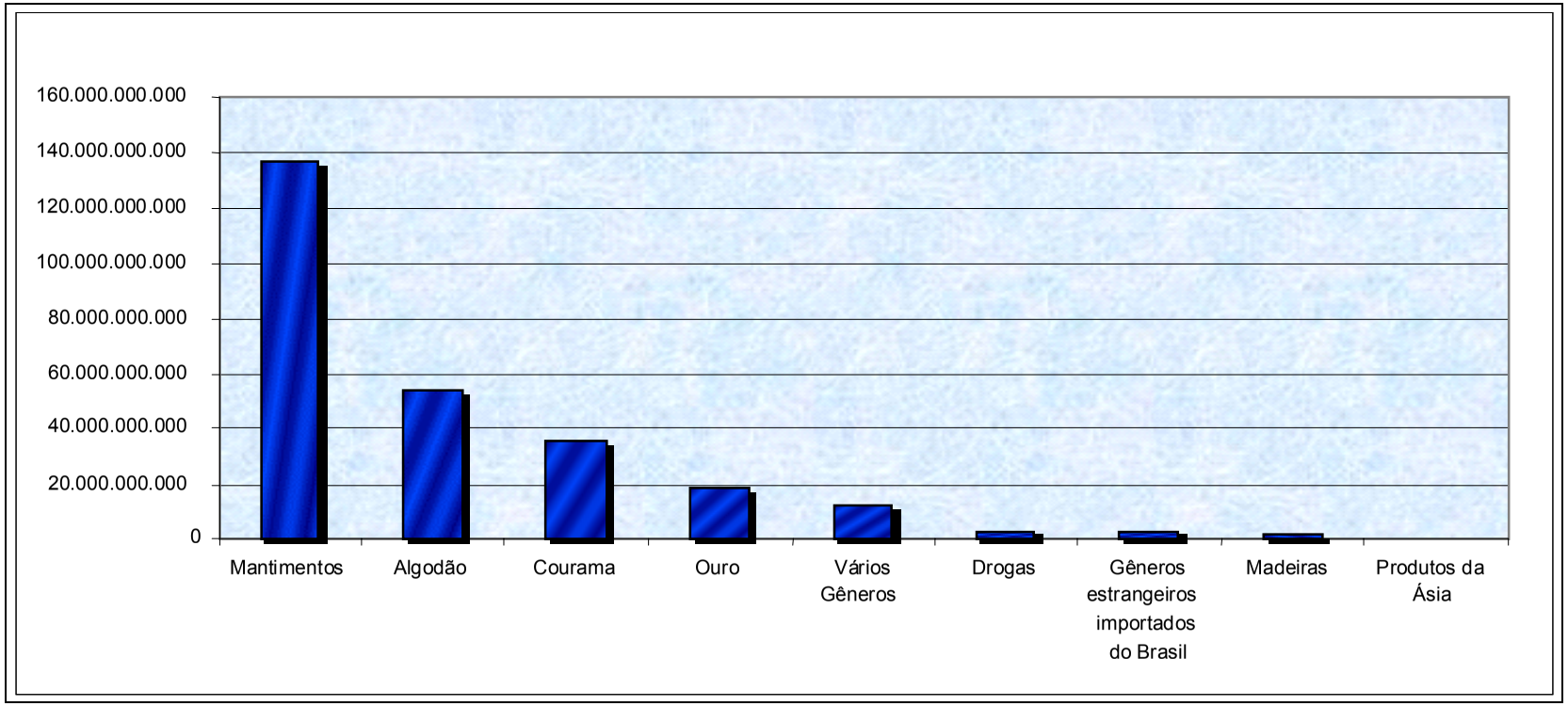
ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL	%
1796	5.851.245.024	1.856.094.380	2.201.268.950	738.502.343		162.088.403	26.037.670	639.627.170	**11.474.863.940**	**4,4**
1797	2.601.532.684	49.956.487	801.902.950	260.896.319	48.396.750	24.411.400		471.726.880	**4.258.823.470**	**1,6**
1798	6.413.676.592	1.208.671.522	1.522.734.800	816.378.844	133.306.160	48.293.790		673.469.320	**10.816.531.028**	**4,1**
1799	6.186.770.700	1.987.829.799	2.180.675.900	726.709.400	119.883.840	32.904.250		1.349.731.250	**12.584.505.139**	**4,8**
1800	4.944.381.825	2.421.541.161	3.342.099.300	1.172.680.570	136.207.650	36.031.750		475.150.000	**12.528.092.256**	**4,8**
1801	6.762.334.525	2.246.075.974	3.448.914.120	1.578.645.800	98.370.720	44.975.520		597.890.390	**14.777.207.049**	**5,6**
1802	3.867.697.663	1.614.134.998	3.158.860.800	920.952.450	101.478.250	59.703.340		630.417.430	**10.353.244.931**	**3,9**
1803	4.638.443.054	1.309.423.395	3.640.012.480	1.022.931.705	158.332.010	55.051.400		508.096.625	**11.332.290.669**	**4,3**
1804	4.848.677.277	834.251.661	3.270.745.440	1.445.760.220	170.911.880	42.977.480		586.598.900	**11.199.922.858**	**4,3**
1805	6.230.763.319	779.456.742	4.039.872.000	1.901.393.190	213.228.610	38.099.130		745.845.610	**13.948.658.601**	**5,3**
1806	6.534.278.705	939.979.626	3.544.399.520	2.249.273.331	284.170.600	35.679.950		565.980.155	**14.153.761.887**	**5,4**
1807	5.668.590.340	1.390.936.766	4.523.437.120	1.441.424.480	298.974.960	47.568.020		556.867.650	**13.927.799.336**	**5,3**
1808	337.987.410		108.291.520	41.083.840	2.712.800	2.255.400		54.600.000	**546.930.970**	**0,2**
1809	2.293.732.075	86.368.109	1.226.716.320	836.344.470	46.848.050	11.391.780		317.972.590	**4.819.373.394**	**1,8**
1810	1.790.069.930	138.065.915	563.737.280	817.832.210	23.833.090	10.404.100		339.388.560	**3.683.331.085**	**1,4**
1811	2.316.764.930	290.318.808	154.096.380	565.852.070	19.191.620	9.646.000		277.716.780	**3.633.586.588**	**1,4**
1812	2.569.758.600	322.273.825	193.730.240	666.773.135	22.896.640	33.238.240		179.026.320	**3.987.697.000**	**1,5**
1813	3.111.551.530	250.817.858	514.272.800	611.320.840	20.263.060	18.408.800	258.660.560	11.494.000	**4.796.789.448**	**1,8**
1814	4.244.688.970	243.622.718	930.013.400	952.100.500	57.476.350	27.003.540	477.622.620	73.232.160	**7.005.760.258**	**2,7**
1815	5.110.912.750	76.067.573	1.604.919.400	1.505.950.650	70.325.300	34.430.060	457.222.140	199.751.500	**9.059.579.373**	**3,4**
1816	5.406.735.520	17.170.960	1.617.572.200	2.013.124.200	114.458.680	44.426.170	60.410.800	389.744.110	**9.663.642.640**	**3,7**

continuação

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL	%
1817	4.498.662.050	44.184.738	2.341.553.100	962.646.200	30.778.700	44.567.040	112.832.320	273.713.360	**8.308.937.508**	**3,2**
1818	5.720.457.520	24.528.228	1.742.860.351	1.211.113.576	81.260.250	53.045.230	402.017.300	410.809.990	**9.646.092.445**	**3,7**
1819	4.591.197.990	25.982.709	1.784.292.840	625.279.380	52.562.710	13.364.360	362.564.840	61.874.240	**7.517.119.069**	**2,9**
1820	3.928.935.950	32.629.214	1.450.753.100	1.052.677.800	35.559.065	14.309.680	10.017.024	257.835.160	**6.782.716.993**	**2,6**
1821	3.551.169.310	139.276.694	950.750.400	1.029.772.200	60.885.940	20.819.370	373.748.300	18.164.000	**6.144.586.214**	**2,3**
1822	3.494.908.680		486.313.782	1.522.401.320				634.922.020	**6.138.545.802**	**2,3**
1823	2.039.948.500		363.816.000	457.321.900	48.421.920	16.679.140	21.801.000	167.065.670	**3.115.054.130**	**1,2**
1824	2.009.248.675		97.206.135	714.284.340	29.565.500	8.173.740	34.724.400	207.923.550	**3.101.126.340**	**1,2**
1825	1.496.643.470		353.056.320	912.063.600	98.273.000	7.839.620		119.991.480	**2.987.867.490**	**1,1**
1826	2.656.882.685		310.973.930	729.971.740	83.114.320	42.856.175		169.002.020	**3.992.800.870**	**1,5**
1827	2.709.411.270		498.963.500	800.242.330	82.338.550	32.724.720	11.874.538	188.491.840	**4.324.046.748**	**1,6**
1828	2.416.191.055		159.694.600	602.390.110	59.633.150	32.820.520	5.535.880	77.700.570	**3.353.965.885**	**1,3**
1829	1.794.027.730		112.394.915	864.868.932	50.403.705	21.081.850	4.091.247	140.003.360	**2.986.871.739**	**1,1**
1830	2.363.278.756	18.288.200	251.757.480	723.848.706	85.926.288	19.257.280	30.174.680	132.159.424	**3.624.690.814**	**1,4**
1831	1.611.301.763	3.600.000	316.927.500	765.495.710	70.308.670	32.789.290	35.219.721	91.738.280	**2.927.380.934**	**1,1**
Total	**136.612.858.827**	**18.351.548.060**	**53.809.586.873**	**35.260.308.411**	**3.010.298.788**	**1.179.316.538**	**2.684.555.040**	**12.595.722.364**	**263.504.194.901**	**100,0**
%	**51,8**	**7,0**	**20,4**	**13,4**	**1,1**	**0,4**	**1,0**	**4,8**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 36: Importações portuguesas do Brasil, por produto (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.2.3 PORTUGAL – BRASIL: EXPORTAÇÕES POR REGIÕES (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA E PORCENTAGEM)

Feita a análise das importações, examinaremos agora as exportações portuguesas para as regiões brasileiras, com base na tabela 39 e no gráfico 37, a fim de demonstrarmos a participação das regiões brasileiras no comércio de exportações português no referido período. As oito regiões consumidoras de produtos portugueses são: Rio de Janeiro; Bahia; Pernambuco; Maranhão; Pará; Ceará; Paraíba e Santos. Assim como nas importações, separaremos por grupos. No primeiro, temos Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; e no segundo, Maranhão e Pará, e no terceiro grupo, Ceará, Paraíba e Santos.

As importações efetuadas pelo Rio de Janeiro junto a Portugal atingiram 36,8% do total do período. De 1796 a 1801, a movimentação de exportação portuguesa para o Rio de Janeiro oscilou entre dois a seis milhares de contos. Em 1802, estabilizou-se na faixa de três milhares de contos até 1806, declinando para dois milhares em 1807 e 1808, como sempre atingindo pouco mais de meio milhar de contos, recuperando-se, em 1809, para um milhar de contos. Houve uma retração novamente de 1810 a 1812; já no ano seguinte, tomou fôlego, mas jamais atingindo a faixa anterior à abertura dos portos, oscilando, nesses anos, entre um a dois milhar de contos.

A Bahia ocupava o segundo lugar, com a soma de 25,4% no período aqui abordado. Este comércio, bastante estável, oscilava entre um e dois milhares de contos, até 1822, com exceção dos anos críticos de 1808 a 1813, que não chegou a atingir um milhar de contos. Em 1823, tornou-se evidente seu declínio, que perdurou até 1831. Pernambuco ocupava o terceiro lugar no *ranking* das regiões compradoras de produtos de Portugal, atingindo a soma de 22,3% do total, no período; oscilou, de 1796 a 1807, de um a três milhares de contos; sofreu declínio de 1808 a 1812, recuperando a faixa de um a dois milhares de contos até 1823. Nos anos sucessivos até o final do período, declinou sem recuperação.

Maranhão estava no segundo grupo e, no geral, ocupava 9,5% do total. Por quase todo o período, esteve abaixo de um milhar de contos, com exceção de 1799, 1802, 1803, 1815, 1816 e 1817, que atingiu, em cada um desses anos, a cifra de um milhar de contos. Pará fazia parte do segundo grupo e, segundo grupo no geral, ocupava o segundo lugar. Seu comércio no período inteiro não atingiu um milhar de contos. Ceará, Paraíba e Santos não chegaram a atingir 1% do total no período.

Podemos concluir aqui, como já fizemos na abordagem das importações portuguesas das regiões brasileiras, que se faz nítida a diferença entre a exportação dos anos que antecedem a abertura dos portos com o período posterior. No comércio de exportações, o movimento comercial parece efeito "sanfona". Até 1807, teve a maior soma de exportações; apresentou uma significativa redução de 1808 a 1814, recuperando-se parcialmente até 1822; novamente retraiu-se nos anos seguintes até o final do período.

Tabela 39: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

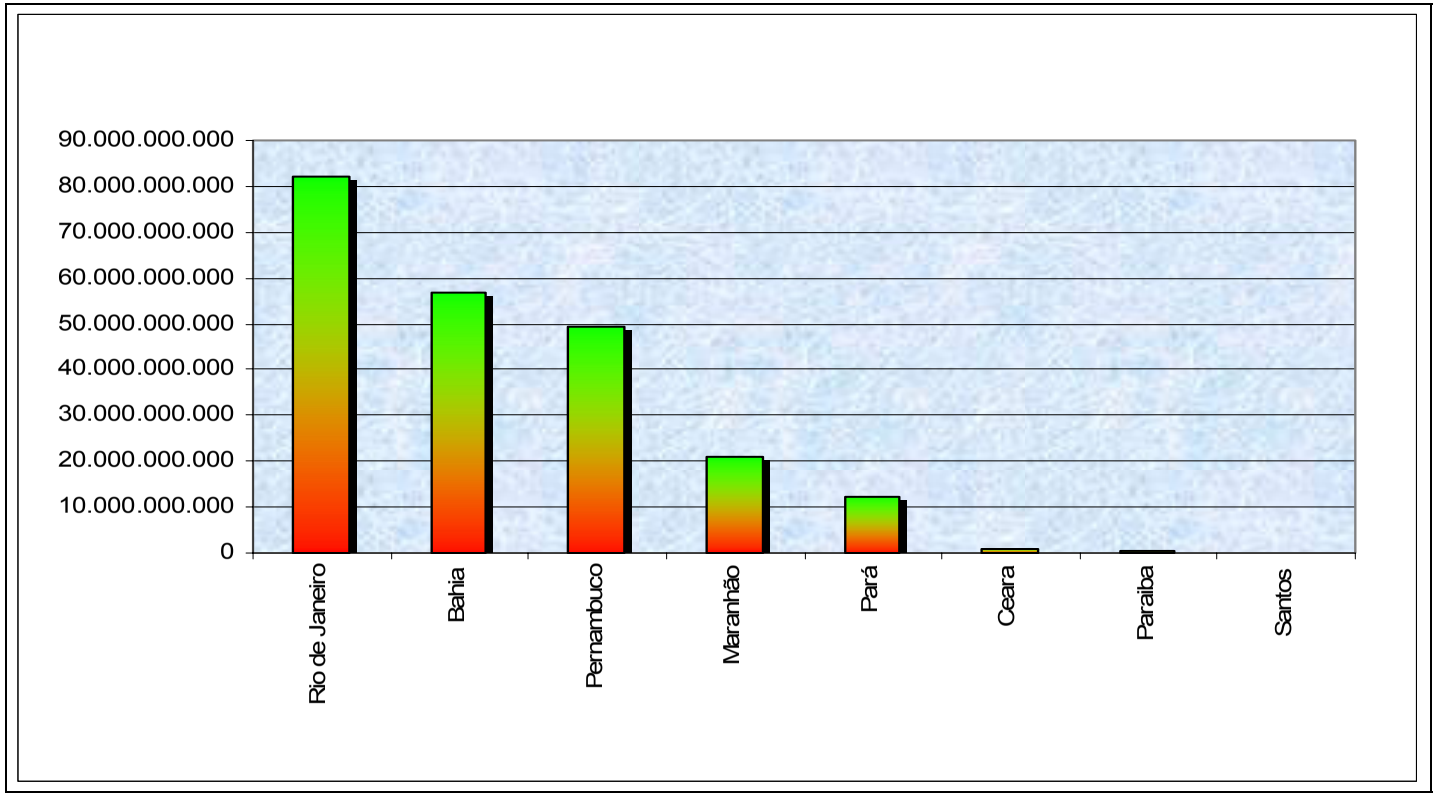
ANO	RIO DE JANEIRO	BAHIA	PERNAMBUCO	MARANHÃO	PARÁ	CEARÁ	PARAÍBA	SANTOS	TOTAL	%
1796	2.474.227.036	2.069.642.404	1.382.930.447	634.600.045	330.443.055		42.279.822	46.280.539	**6.980.403.348**	**3,1**
1797	3.721.268.306	2.734.082.845	1.270.271.886	461.998.421	226.447.931		39.416.279	72.293.405	**8.525.779.073**	**3,8**
1798	4.013.346.404	3.509.665.455	1.857.141.659	781.136.659	608.162.663		31.854.854	16.815.217	**10.818.122.911**	**4,9**
1799	6.574.672.163	3.818.301.348	3.368.500.776	1.371.592.463	565.109.863		69.961.642	32.799.800	**15.800.938.055**	**7,1**
1800	4.080.566.444	2.305.981.437	1.733.345.205	819.149.499	418.375.989		75.820.850		**9.433.239.424**	**4,2**
1801	5.331.687.828	2.985.400.800	1.377.442.610	777.840.722	194.334.695		13.354.280		**10.680.060.935**	**4,8**
1802	3.578.882.218	2.505.947.161	2.361.565.909	1.142.749.757	537.953.156		24.562.034		**10.151.660.235**	**4,6**
1803	3.493.081.169	3.041.762.932	1.747.883.502	1.185.794.369	406.697.984	53.333.816			**9.928.553.772**	**4,5**
1804	3.959.016.724	2.857.921.845	2.879.654.656	977.603.899	645.093.070	63.989.130			**11.383.279.324**	**5,1**
1805	3.150.420.183	2.340.343.020	2.613.553.907	753.617.419	625.613.527	21.702.240			**9.505.250.296**	**4,3**
1806	3.015.506.966	2.110.468.965	1.788.795.289	831.601.367	652.559.302	27.166.610			**8.426.098.499**	**3,8**
1807	2.277.619.239	1.791.214.526	2.074.406.628	526.366.770	266.898.385	14.651.910			**6.951.157.458**	**3,1**
1808	585.043.543	384.694.579	336.213.255	133.655.942	69.625.030	1.955.740			**1.511.188.089**	**0,7**
1809	1.111.948.700	850.507.824	940.562.760	330.267.710	180.001.592	24.446.505			**3.437.735.091**	**1,5**
1810	925.898.555	715.847.020	742.794.351	391.687.490	156.300.511				**2.932.527.927**	**1,3**
1811	917.959.110	537.125.270	834.950.720	346.286.590	131.825.940	24.618.290			**2.792.765.920**	**1,3**
1812	897.525.090	614.204.030	488.514.565	232.963.110	222.511.960	8.234.420			**2.463.953.175**	**1,1**
1813	1.210.685.575	798.483.520	1.008.662.647	315.973.400	253.431.450				**3.587.236.592**	**1,6**
1814	1.423.051.755	1.319.492.860	1.893.307.865	668.076.684	379.933.470	7.594.400			**5.691.457.034**	**2,6**
1815	2.214.277.095	2.298.173.828	2.060.273.265	1.088.472.905	546.564.060	26.134.560			**8.233.895.713**	**3,7**
1816	2.982.669.490	2.729.573.645	2.587.337.825	1.473.412.429	496.058.365	35.171.050			**10.304.222.804**	**4,6**

continuação

ANO	RIO DE JANEIRO	BAHIA	PERNAMBUCO	MARANHÃO	PARÁ	CEARÁ	PARAÍBA	SANTOS	TOTAL	%
1817	2.392.974.425	2.331.407.382	2.316.678.360	1.035.843.770	444.124.170	46.859.820			**8.567.887.927**	**3,8**
1818	2.415.279.165	2.172.946.540	1.925.846.020	691.827.895	615.114.990	118.752.955			**7.939.767.565**	**3,6**
1819	2.533.962.566	1.520.543.485	1.486.630.800	602.745.730	299.103.013	103.613.560			**6.546.599.154**	**2,9**
1820	2.063.850.990	1.229.020.150	1.082.976.470	582.937.189	418.861.446	57.881.280			**5.435.527.525**	**2,4**
1821	1.769.517.615	1.200.071.910	1.121.156.015	387.065.519	314.234.306	48.824.560			**4.840.869.925**	**2,2**
1822	1.490.949.185	1.048.734.935	584.394.895	414.653.935	267.935.995	36.943.335			**3.843.612.280**	**1,7**
1823	1.257.854.643	332.588.315	1.038.324.652	218.750.080	242.534.288	33.315.178			**3.123.367.156**	**1,4**
1824	813.085.660	222.194.818	305.141.683	106.960.425	66.853.770	17.736.964			**1.531.973.320**	**0,7**
1825	1.706.319.360	513.010.965	931.778.890	187.728.698	186.880.990	34.264.690			**3.559.983.593**	**1,6**
1826	1.461.493.702	639.377.405	609.910.840	395.117.996	295.316.310	30.517.312			**3.431.733.565**	**1,5**
1827	1.442.442.153	762.231.288	550.477.455	251.543.935	231.377.870	13.697.300			**3.251.770.001**	**1,5**
1828	1.322.681.729	730.498.040	566.153.736	228.908.770	174.414.735	40.528.250			**3.063.185.260**	**1,4**
1829	1.496.400.848	660.695.405	852.357.280	306.945.075	211.827.605	10.606.895			**3.538.833.108**	**1,6**
1830	1.335.515.872	706.540.068	531.072.665	269.115.012	196.609.091				**3.038.852.708**	**1,4**
1831	540.098.184	248.715.805	313.827.380	156.578.617	151.681.695	14.681.780			**1.425.583.461**	**0,6**
Total	**81.981.779.690**	**56.637.411.825**	**49.564.836.868**	**21.081.570.296**	**12.030.812.272**	**917.222.550**	**297.249.761**	**168.188.961**	**222.679.072.223**	**100,0**
%	**36,8**	**25,4**	**22,3**	**9,5**	**5,4**	**0,4**	**0,1**	**0,1**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 37: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.2.4 PORTUGAL – BRASIL: EXPORTAÇÕES POR PRODUTOS

Os produtos exportados por Portugal ao Brasil eram: mantimentos; ouro e prata; manufaturas de algodão inglês; lanifícios; linifícios; sedas; produtos do Reino; produtos da Ásia; metais; drogas e vários gêneros.

Na tabela 40 e no gráfico 38, ficam demonstrados que os mantimentos estavam em primeiro lugar no comércio de exportação para o Brasil, com a soma de 26% do total no período; produtos do reino em segundo lugar, com 23,1%; em terceiro lugar, os linifícios, com 12,8%; em quarto, os produtos da Ásia, com 8,6% da soma total do período; em quinto lugar, ouro e prata, com 8,2% da soma total do período; em sexto, encontramos, com 7,1% da soma total do período, os metais; em sétimo lugar, os lanifícios, com a soma de 5,4%; em oitavo lugar, os vários gêneros, com 4,4% da soma total do período; em nono lugar estavam as sedas, com a soma de 1,5% do total no período; em décimo lugar, as drogas, com a soma de 0,9% do total do período e, finalmente, em décimo primeiro lugar, as manufaturas de algodão inglês com 0,3% da soma total do período.

É interessante notar que, em relação aos mantimentos, nos anos que antecedem abertura dos portos, ou seja, de 1796 a 1807, Portugal exportou um milhar de contos, com exceção dos anos 1799, 1804 e 1806, que chegou a dois milhares de contos, sofrendo queda razoável de 1808 a 1812, e que, no ano seguinte, iniciou um processo de recuperação que perdurou até no final do período; inclusive, em 1815, atingiu dois milhares de contos, recuperando, em 1819, os três milhares de contos. Este foi o ano de maior exportação desse produto para o Brasil; nos anos subseqüentes, seguiu-se na faixa de um milhar de contos até o final do período aqui abordado.

Os produtos do reino ocupavam a segunda posição e tinham maior incidência nos anos que antecederam a abertura dos portos, chegando, em 1799, a cinco milhares de contos. Nestes anos, a exportação portuguesa oscilou entre um e cinco milhares de contos, sofrendo,

como todos os outros anos, redução de 1808 até 1815, recuperando-se de 1816 a 1821 e se mantendo na faixa de um milhar de contos. Nos anos que se seguiram, o declínio foi visível atingindo, a faixa de meio milhar de contos.

Percebe-se que o mercado brasileiro não requeria mais os produtos da mãe Pátria, pois agora era independente estava se organizando para as relações comerciais internacionais, inserindo-se no mercado mundial como um ótimo fornecedor de matérias para a indústria e excelente mercado consumidor. Não podemos deixar de mencionar que as indústrias portuguesas, nestes anos, não estavam em condições estruturais para atender a todas as necessidades do mercado brasileiro, porque, desde 1808, vinham sofrendo disputa aberta com a Inglaterra que, por fim, acabou dominando o mercado.

Os linifícios estavam em terceiro lugar no quadro do comércio de exportação portuguesas para o Brasil. Até 1807, apresentou estabilidade média de um milhão de contos, com exceção de 1799, que atingiu a cifra de dois milhares de contos. De 1808 a 1831, a média ficou abaixo de um milhar de contos, com exceção de 1818, que atingiu um milhar de contos.

Em quarto lugar, estavam os produtos da Ásia, apresentando a soma de um milhar de contos. Nos anos que antecedem a abertura dos portos depois, apresentou a movimentação inferior a um milhar de contos de 1797 a 1804. Em quinto lugar, encontravam-se o ouro e prata, atingindo 18 milhares de contos no período. Os metais ocupavam o sexto lugar, atingindo um milhar somente em 1798; os anos sucessivos seguiram declinando constantemente. Os lanifícios estão em sétimo lugar no *ranking* dos produtos exportados por Portugal ao Brasil. Somente nos anos de 1799, 1800 e 1803 atingiram a cifra de um milhar de contos. Os anos de maior exportação de produto para o Brasil foram os anos anteriores a 1808; depois desta data, apresentou quantidade mínima, quase que insignificante. Os demais produtos: vários gêneros; sedas; drogas e manufaturas de algodão inglês não superaram 1,5% do total.

Quanto à exportação do conjunto de todos os produtos, os anos de maior expressão no período foram 1799, com a soma de 7,1% do total dos anos; 1804, com 5,1% do total do período; 1798, com 4,9% do total; 1801, com 4,8% do total do período, e seguem de 3,1% a 4,5% do total os anos anteriores a 1808. Já os anos de 1808 a 1813 sofreram forte queda, recuperando-se, nos anos de 1814 a 1821, a faixa de 2% a 4,6% do total. Os anos que seguem à exportação para o Brasil tornam-se quase que inexpressivos em relação à época anterior a 1808, não chegando a atingir 2% do total, o que nos mostra o declínio no comércio de exportação portuguesa para o Brasil.

Tabela 40: Exportações portuguesas para o Brasil, por produto (1796-1831) (mil réis).

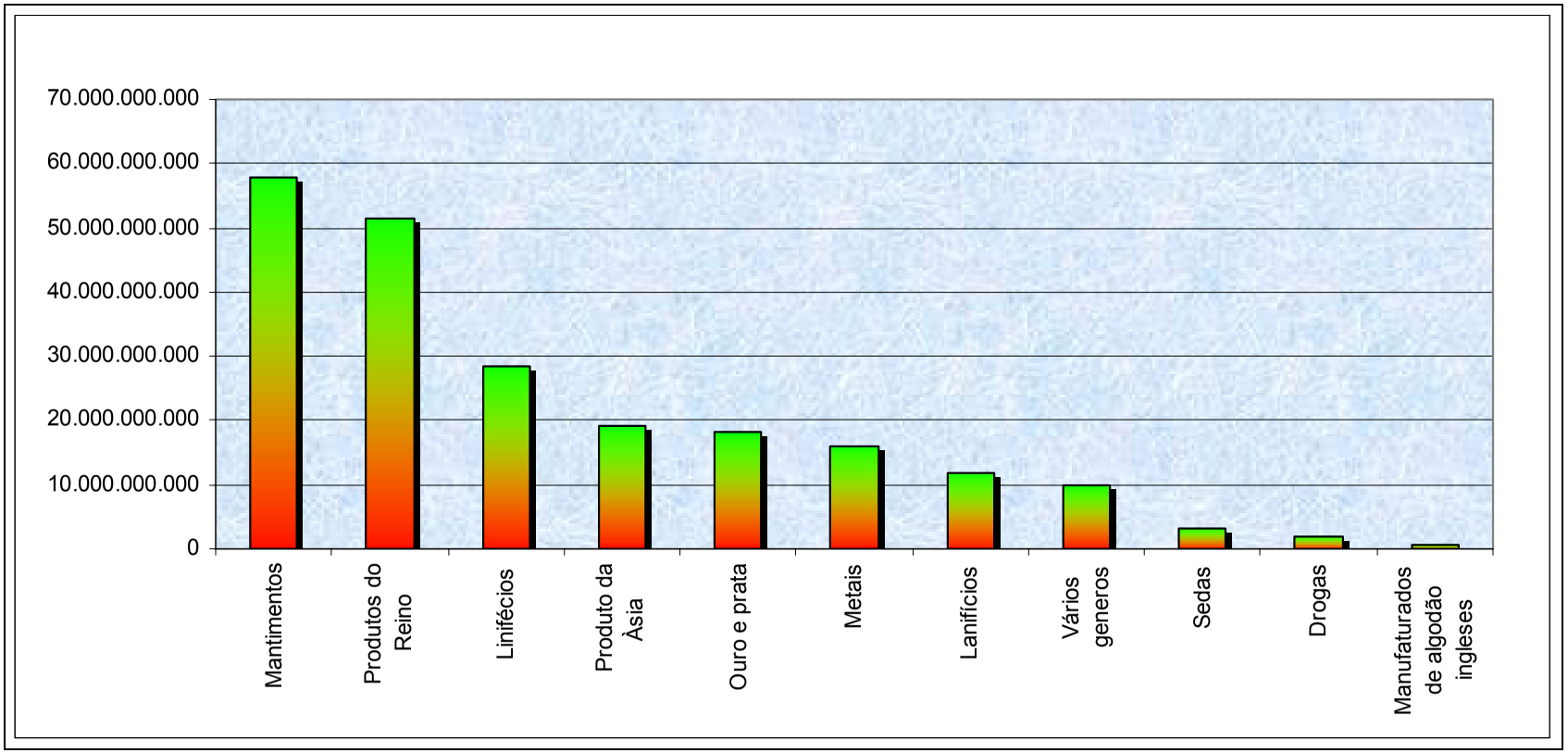
ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL	%
1796	1.215.553.017	201.518.000		531.579.851	1.592.614.038	143.365.734	1.714.188.372	903.730.332	439.501.636	39.824.866	198.527.502	**6.980.403.348**	**3,1**
1797	1.159.805.118	33.718.800		908.437.023	1.047.784.338	120.614.877	2.790.937.182	1.628.494.795	531.786.938	51.466.043	252.733.959	**8.525.779.073**	**3,8**
1798	1.688.561.675	53.383.300		910.518.601	1.993.421.301	112.131.051	3.277.737.022	1.381.843.856	1.130.052.444	59.964.775	215.090.776	**10.818.122.911**	**4,9**
1799	2.124.444.276	42.128.540		1.939.440.705	2.417.517.785	230.135.208	5.497.878.574	2.299.146.595	795.862.183	96.348.489	358.035.700	**15.800.938.055**	**7,1**
1800	1.140.783.675	49.241.500		1.048.937.724	1.406.012.235	172.756.580	3.715.564.720	1.010.678.940	568.386.896	41.323.835	279.553.319	**9.433.239.424**	**4,2**
1801	1.362.097.611	46.524.610		907.495.185	1.446.847.117	167.265.320	3.917.730.622	1.599.602.293	834.092.496	80.540.830	317.864.851	**10.680.060.935**	**4,8**
1802	1.513.172.390	348.788.020		959.803.430	1.339.248.971	265.115.977	3.320.461.109	1.255.788.080	733.253.215	71.538.960	344.490.083	**10.151.660.235**	**4,6**
1803	1.681.752.520	1.013.873.566		1.145.027.004	1.081.769.857	354.235.650	2.684.774.736	1.027.970.290	564.450.275	68.113.046	306.586.828	**9.928.553.772**	**4,5**
1804	2.141.834.640	1.213.382.440		950.912.406	1.111.162.080	327.520.345	3.251.417.968	1.205.563.178	740.640.725	82.943.767	357.901.775	**11.383.279.324**	**5,1**
1805	1.889.581.815	804.427.880		911.379.432	1.271.938.636	214.972.385	2.433.341.770	813.406.625	735.294.432	74.958.387	355.948.934	**9.505.250.296**	**4,3**
1806	2.221.777.240	153.670.390		701.125.325	1.346.858.057	223.117.708	1.821.961.217	861.746.625	647.048.137	84.475.285	364.318.515	**8.426.098.499**	**3,8**
1807	1.890.743.090	332.421.885		594.708.060	1.353.081.470	123.215.120	1.102.029.089	662.115.490	612.972.553	57.261.988	222.608.713	**6.951.157.458**	**3,1**
1808	426.354.460	102.551.900		30.915.524	489.227.410	31.996.770	220.054.350	39.429.300	95.884.619	10.688.136	64.085.620	**1.511.188.089**	**0,7**
1809	810.303.190	470.816.304		62.535.110	764.416.410	106.518.040	436.674.085	323.364.620	232.326.700	53.425.807	177.354.825	**3.437.735.091**	**1,5**
1810	836.254.040	424.991.220		15.431.860	518.739.640	75.277.510	413.140.797	174.765.895	235.992.395	50.120.540	187.814.030	**2.932.527.927**	**1,3**
1811	731.578.330	223.493.900	2.294.690	7.475.240	811.628.070	64.130.360	379.895.185	89.674.715	224.114.250	53.003.320	205.477.860	**2.792.765.920**	**1,3**
1812	891.745.840	54.488.600	33.599.990	14.026.750	431.821.520	47.668.945	376.252.250	124.697.860	276.038.330	36.877.520	176.735.570	**2.463.953.175**	**1,1**
1813	1.744.884.270	23.439.750	52.729.450	18.310.770	466.531.540	35.462.060	540.936.470	176.920.480	299.459.532	37.649.300	190.912.970	**3.587.236.592**	**1,6**
1814	1.828.692.505	1.524.903.000	67.544.290	29.429.190	617.112.145	83.550.780	703.803.675	137.004.130	332.313.239	62.617.895	304.486.185	**5.691.457.034**	**2,6**
1815	2.371.091.370	2.884.224.890	63.090.890	27.297.760	758.214.830	131.053.650	884.006.005	258.749.440	505.946.255	56.104.155	294.116.468	**8.233.895.713**	**3,7**
1816	3.005.916.220	3.527.097.570	73.776.285	29.882.040	955.593.690	58.171.639	1.129.992.940	543.822.140	576.761.360	66.761.250	336.447.670	**10.304.222.804**	**4,6**

continuação

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL	%
1817	2.646.139.820	2.549.819.392	43.461.050	29.119.200	755.374.150	36.839.940	1.068.783.630	505.485.510	535.543.190	60.966.305	336.355.740	**8.567.887.927**	**3,8**
1818	2.835.287.770	1.216.883.300	47.959.715	37.621.150	1.028.941.310	35.692.550	1.265.390.485	475.915.970	582.355.940	75.791.800	337.927.575	**7.939.767.565**	**3,6**
1819	3.171.107.370	319.553.520	21.342.210	21.712.750	579.327.180	32.150.470	1.170.015.261	240.900.510	549.466.125	67.885.570	373.138.188	**6.546.599.154**	**2,9**
1820	2.837.918.750	55.057.370	23.186.400	28.357.940	507.735.940	19.091.740	966.170.465	171.217.725	394.801.315	74.201.434	357.788.446	**5.435.527.525**	**2,4**
1821	2.127.776.456	111.615.920	4.797.770	15.624.780	468.718.950	6.102.400	1.095.703.054	168.774.980	424.698.910	77.439.330	339.617.375	**4.840.869.925**	**2,2**
1822												**3.843.612.280**	**1,7**
1823	1.479.973.127	153.826.410	31.058.440	4.376.960	418.606.920	621.040	506.167.745	150.956.050	199.288.880	45.482.134	133.009.450	**3.123.367.156**	**1,4**
1824	370.532.310	4.638.500	1.335.400	2.956.390	226.346.775	1.543.040	451.917.915	203.627.570	89.264.010	51.093.773	128.717.637	**1.531.973.320**	**0,7**
1825	1.352.958.060	22.483.140	9.760.940	4.904.930	323.700.910	6.030.530	918.692.110	254.890.970	255.076.745	88.307.803	323.177.455	**3.559.983.593**	**1,6**
1826	1.631.403.325	41.479.450	23.554.200	7.087.560	235.139.105	6.615.900	651.613.534	158.924.720	326.831.926	59.174.915	289.908.930	**3.431.733.565**	**1,5**
1827	1.652.071.435	42.991.333	28.929.100	17.663.040	171.938.260	4.654.940	575.064.475	140.991.920	288.058.415	42.084.115	287.322.968	**3.251.770.001**	**1,5**
1828	1.657.691.914	25.933.030	23.499.920	16.323.340	120.087.020	1.893.460	519.398.280	65.068.036	314.264.185	52.523.530	266.502.545	**3.063.185.260**	**1,4**
1829	1.502.047.825	45.881.480	12.323.530	19.510.050	237.140.620	9.506.478	713.220.945	62.643.455	350.986.500	56.744.785	528.827.440	**3.538.833.108**	**1,6**
1830	1.269.524.851	72.941.065	8.628.272	8.311.760	176.320.110	5.504.235	695.638.030	22.682.120	333.288.240	56.850.843	389.163.182	**3.038.852.708**	**1,4**
1831	603.685.489	26.189.730	7.329.160	3.335.960	103.117.830	5.207.500	265.557.400	10.174.950	151.062.955	22.046.315	227.876.172	**1.425.583.461**	**0,6**
Total	**57.815.045.794**	**18.218.379.705**	**580.201.702**	**11.961.574.800**	**28.574.036.220**	**3.259.729.932**	**51.476.111.467**	**19.150.770.165**	**15.907.165.946**	**2.066.600.846**	**9.830.425.256**	**222.679.072.223**	**100,0**
%	**26,0**	**8,2**	**0,3**	**5,4**	**12,8**	**1,5**	**23,1**	**8,6**	**7,1**	**0,9**	**4,4**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 38: Exportações portuguesas para o Brasil, por produto (1796-1831) (réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.3 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL ENTRE PORTUGAL PARA AS REGIÕES BRASILEIRAS POR PRODUTOS

Passaremos agora a analisar a participação das regiões brasileiras no movimento comercial português de importação e exportação por produtos, em valores absolutos e percentuais. As regiões analisadas serão: Rio de Janeiro; Bahia; Pernambuco; Maranhão; Pará; Ceará; Paraíba; Santos e Guiana. Este é o conjunto de regiões brasileiras com quem Portugal mantinha comércio no período estudado.

4.3.1 PORTUGAL – BRASIL: IMPORTAÇÕES DAS REGIÕES BRASILEIRAS (POR PRODUTOS)

Com base na tabelas e nos gráficos a seguir, passaremos a explicar o movimento de importação portuguesa das regiões do Brasil por produtos, que estão divididos em nove categorias: mantimentos; ouro; algodão; courama; drogas; madeiras; vários gêneros e gêneros estrangeiros importados do Brasil.

Iniciaremos a análise pelas regiões em nível de importância no montante de exportações. Como já vimos, o Rio de Janeiro era a principal região brasileira, atingindo 31,2% do total das importações no período, com a soma de 82 milhares de contos em mercadorias metropolitanas. De todas as rubricas já mencionadas, os mantimentos atingiram a maior cifra, com 49,0% do total das importações portuguesas, somando o montante de 40 milhares de contos. A maior movimentação ocorreu nos anos anteriores a 1808, atingindo de um a três milhares de contos. Já os anos posteriores sofreram redução significativa, especialmente depois de 1823 ao final do período.

O segundo produto no *ranking* eram os couros, que atingiram, no período, 24,6% do total, com o movimento de 20 milhares de contos. Como o produto anterior, este também teve maior expressão nos anos anteriores a 1808, atingindo valores em alguns anos acima de um milhar de contos; depois desta data, em nenhum ano conseguiu atingir a soma de um milhar de contos.

Em terceiro lugar, estava o ouro, com 20,5% da soma total do período, chegando a 20 milhares de contos. Também esse tem maior expressão nos anos anteriores a 1808, atingindo de um a dois milhares de contos, especialmente de 1800 e 1801, atingindo dois milhares de contos. Já nos anos posteriores a esse período, o valor se tornou inexpressível, inclusive desapareceram do mapa de 1822 a 1829, retornando em 1830 a 1831 com valores mínimos.

Os demais produtos – vários gêneros, drogas, gêneros estrangeiros importados do Brasil, madeiras e algodão – formam um grupo quase inexpressivo, não atingindo 2% do total no período. É importante notar que as importações portuguesas do Rio de Janeiro separam-se em dois grupos bem distintos: o primeiro, formado por mantimentos, courama e ouro, atingindo de 20,5% a 49% do total; juntos, somavam 94,1% do total importado no Rio de Janeiro; e o segundo grupo formado por: algodão, drogas, madeiras, vários gêneros e gêneros estrangeiros importados do Brasil, atingiu apenas 5,9% do total no período.

O comércio de importação portuguesa em Pernambuco assumiu o segundo lugar no *ranking* das regiões brasileiras fornecedoras de produtos a Portugal, atingindo, no período 24,6% do total, com o montante de 64 milhares de contos. Deste montante, os mantimentos foram responsáveis por 55,8%, que apresentaram, até 1822, certa estabilidade anual na faixa de um milhar de contos, com exceção de 1797, 1802, 1803 e de 1808 a 1813. A partir de 1823, entraram em declínio sem retorno até o final do período.

O segundo produto que se destacou foi o algodão, com a soma de 33,7% do total no período, atingindo o montante de 21 milhares de contos. Tem muita expressão nos anos que antecedem a abertura dos portos, iniciando o período abaixo da faixa de uma milhar de contos; a partir de 1805 e 1807 atingiu dois milhares de contos. Depois de 1808, não se recuperou, permanecendo abaixo de um milhar de contos.

O terceiro produto são os couros, com o percentual muito menor que os produtos anteriores, somando somente 8,8% do total no período, com a cifra de cinco mil contos. Os

demais produtos não chegaram a atingir 1% do total. Também em Pernambuco é importante notar que alguns produtos fazem toda a diferença no comércio de importação portuguesa, como os mantimentos e algodão, que somam 89,5% do total, enquanto que os demais representam somente 10,5% do total do período.

A Bahia ocupa o terceiro lugar no *ranking*, disputando lado a lado com Pernambuco e somando 24,5% do total do comércio de importação portuguesa, atingindo a soma de 64 milhares de contos, com diferença mínima em relação a esta região. Também aqui o produto de maior expressão são os mantimentos, somando 58,9% do total no período, ou seja, mais de 50% do total, com a cifra de 37 milhares de contos. Os anos de 1796 a 1820 apresentam certa estabilidade, com exceção do ano de 1798, que não chegou atingir um milhar de contos, assim como os anos críticos de 1808 a 1813. De 1821 até o final do período, sofreu constante declínio.

Os vários gêneros estavam em segundo lugar, com a soma de 11 milhares de contos no período, ou seja, 18,0 % do total, atingindo a cifra de um milhar somente no ano 1799. Os produtos courama e algodão estavam, respectivamente, em terceiro e quarto lugares, atingindo 10,8% e 10% do total no período. Os demais produtos não atingiram 2% no total do período. Os mantimentos tiveram no montante geral, como vimos, 58,9% do total; os outros todos juntos, apenas 41,1% do total no período.

Maranhão estava em quarto lugar, como vimos anteriormente, tendo a participação de 12,5% do total no período. O produto de maior expressão, com 65,6% do total, era o algodão, somando 21 milhares de contos. Este produto fez toda a diferença no montante, pois os mantimentos, ao contrário das regiões já abordadas, ficaram em segundo, lugar com 28% do total no período. O algodão tem sua força nos anos de 1800 a 1807, ultrapassando um milhar de contos; nos demais anos, permaneceu abaixo desta faixa. O produto courama atingiu apenas 4,4% do total no período e os demais produtos não chegaram a atingir 1,5% do total.

No Pará, o movimento no período foi de 16 milhares de contos, ocupando o quinto lugar no período, somando 6,2% do total das importações. O produto que se destacou com 75,4% do total importado por Portugal são os mantimentos, ficando muito evidente a diferença com os demais produtos, que somam, todos juntos, apenas 24,6% do total e, deste valor, 10,1% são ocupados pelo algodão; 8,4% pelas drogas; 3% pelos couros e os demais atingiram somente 3,1% do total do período.

O Ceará ocupava o sexto lugar no *ranking* das regiões fornecedoras de produtos a Portugal, com a soma de um milhar de contos no período, atingindo 0,6%. O algodão foi o produto de destaque nas importações portuguesas no Ceará, com 76,1% do total. Este produto também fez toda a diferença em comparação a outros produtos, que somaram no total 23,9%; os couros atingiram a soma 20,5% no total no período. Os mantimentos tiveram representação mínima de 2,8% no total do período e os demais não atingiram 1% do total.

O comércio português de importação na Paraíba, no período, atingiu 0,2% do total, ou seja, a faixa de meio milhar de contos. Os produtos de maior expressão na Paraíba foram algodão, com 54,3% do total; seguido pelos mantimentos, com a soma de 43,6%, somando estes dois produtos o total de 97,9% do total no período. Os demais produtos não atingiram 2% do total no período. Santos era inexpressível, com apenas 0,2% do total no período. Os produtos de maior significância ali importados eram, em primeiro lugar, os mantimentos, com 78,7% do total de comércio no período; o segundo produto, courama, com 9,8%, e o algodão com 8,7% do total no período; os demais não atingiram 2,0% no total. É importante notar que o comércio de importação na Paraíba acontece só até 1798, e, com Santos, somente até 1800.

O comércio de importação portuguesa na Guiana foi inexpressivo no montante geral, mas é importante mencioná-lo, pois aparece na Balança Geral do Comércio Português com o Brasil. Portugal importou nesta região, no período aqui abordado, somente em 1815, com o montante de apenas quatro mil réis, sendo o produto mantimentos o principal, com 55,8% do

total, e o algodão em segundo, com 34,7% do total; madeiras atingiram 9,2% do total e os demais não atingiram 1% no total.

Feita essa descrição discriminando os produtos importados por Portugal nas regiões brasileiras no período de 1796 a 1831, passamos agora a uma síntese geral através da tabela importações portuguesas das regiões brasileiras.

A tabela 42 nos mostra o resultado final das somas no período de 1796 a 1831: Rio de Janeiro tem como principal produto de importação portuguesa os mantimentos, com 49,1%, seguido pelos couros, com 24,6%, depois pelo ouro, com 20,5% do total, e os demais não atingiram 2% do total; a Bahia tem como principal produto os mantimentos, com 58,9%, seguido por vários gêneros, com a soma de 18%, o algodão e os couros com 10% e os demais não atingiram 2% do total; Pernambuco tinha como principal produto os mantimentos, com 55,8%, seguido pelo algodão, com 33,7%, couros, com 8,8%, e os demais não atingiram 1% do total; Maranhão tinha como principal produto o algodão, com 65,6%, seguido pelos mantimentos, com 28,0%, courama, com 4,4% do total, e os demais não atingiram 2% do total; Pará tinha como principal os mantimentos, com 75,4% do total, seguido pelo algodão, com 10,1%, drogas, com 8,4%, courama, com 3 % e os demais não atingiram 1% do total; a Paraíba tinha como principal produto o algodão, com 54,3%, os mantimentos, com 43,6%, couros, com 1,9% do total, e os demais não atingiram 1% do total; em Santos, o principal produto foram os mantimentos, com 78,7%, seguido pelos couros, com 9,8%, algodão, com 8,7%, e os demais não atingiram 2% do total; o Ceará tinha como principal o algodão, com 76,1% do total, seguido pelos couros, com 20,5%, mantimentos, apenas 2,8%, e os demais não atingiram 1% do total. Finalmente, a Guiana tinha como principal produto os mantimentos, com 55,8%, seguido pelo algodão, com 34,7%, drogas, com 9,2%, e os demais não atingiram 1% do total.

Do total de mantimentos importados por Portugal das regiões brasileiras, 29,5% foram importados do Rio de Janeiro; 27,8% da Bahia; 26,5% de Pernambuco; 6,8% do Maranhão; 9% do Pará, e as demais não atingiram 1% do total. Do ouro, 92% foram importados do Rio de Janeiro; 5,1% da Bahia; 1,6% de Pernambuco; os demais não atingiram 1 %. Do algodão, 1,1% foi importado do Rio de Janeiro; 12% da Bahia; 40,6% de Pernambuco; 40,2% do Maranhão; 3,1% do Pará; 2,5% do Ceará; os demais não atingiram 1% do total.

Do produto courama, 57,3% foram importados do Rio de Janeiro; 19,8% da Bahia; 16,3% de Pernambuco; 4,1% do Maranhão; 1,4% do Pará; os demais não atingiram soma acima de 1% no total. Das drogas, 38,6% foram importados do Rio de Janeiro; 8% da Bahia; 7,4% de Pernambuco; 2,5% do Maranhão; 43,4% do Pará; os demais não atingiram 1% do total. Das madeiras, 39,6% foram importados do Rio de Janeiro; 20,5% da Bahia; 25,7% de Pernambuco; 2,8% do Maranhão; 10,7% do Pará; os demais não atingiram 1%. Dos vários gêneros, 11,5% foram importados do Rio de Janeiro; 81,9% da Bahia; 1,8% de Pernambuco; 3,1% do Maranhão; 1,6% do Pará; os demais não atingem 1% no total. Dos gêneros estrangeiros importados do Brasil, 83,3% foram importados do Rio de Janeiro; 5,1% da Bahia; 9,7% de Pernambuco; 1,1% do Maranhão; os demais não atingiram 1% do total.

Tabela 41: Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

RIO DE JANEIRO

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	1.457.142.532	1.790.505.201	28.501.600	233.493.628	133.452.240	5.964.130	53.122.390		**3.702.181.721**
1797	731.402.527	49.495.687	6.863.200	76.485.059	28.837.160	3.110.000	19.524.820		**915.718.453**
1798	2.758.274.870	1.208.671.522	48.542.400	459.494.320	96.662.880	30.063.610	115.978.680		**4.717.688.282**
1799	2.132.911.200	1.927.884.710	13.153.700	321.963.400	62.358.980	11.665.100	55.516.380		**4.525.453.470**
1800	1.915.885.000	2.151.524.630	33.455.400	617.957.650	29.582.700	13.071.800	79.875.000		**4.841.352.180**
1801	3.033.207.800	2.002.054.732	48.718.560	1.036.808.460	42.137.475	18.553.800	108.414.400		**6.289.895.227**
1802	1.470.797.674	1.480.657.960	89.850.400	432.627.135	38.112.785	33.842.100	97.531.500		**3.643.419.554**
1803	1.435.740.350	1.246.102.395	65.856.000	447.807.860	46.670.705	27.138.800	25.395.900		**3.294.712.010**
1804	1.464.482.000	818.476.368	33.120.000	759.116.680	76.834.660	17.014.900	75.500.990		**3.244.545.598**
1805	1.858.493.880	731.481.263	32.223.360	1.125.402.880	93.622.320	15.577.500	103.436.950		**3.960.238.153**
1806	2.109.562.550	853.093.355	26.983.840	1.393.288.480	174.906.300	14.790.400	97.685.885		**4.670.310.810**
1807	2.063.600.800	1.367.217.686	21.950.240	847.175.280	181.555.800	23.429.620	44.576.200		**4.549.505.626**
1808	54.258.750	0	320.000	2.590.790	159.600	437.700	230.800		**57.997.640**
1809	336.944.250	71.064.029	886.080	339.305.920	24.638.700	3.274.400	599.200		**776.712.579**
1810	612.208.000	132.877.974	1.331.200	468.449.620	14.934.740	5.562.000	4.934.000		**1.240.297.534**
1811	598.125.490	272.265.990	1.285.500	151.842.890	8.938.900	1.969.000	17.549.350		**1.051.977.120**
1812	698.368.600	241.606.118	1.758.720	304.104.170	11.503.760	9.335.460	51.095.000		**1.317.771.828**
1813	916.771.300	231.138.278	728.000	285.416.980	9.101.680	5.794.400	48.394.600	8.501.200	**1.505.846.438**
1814	1.040.118.400	237.863.678	6.091.200	514.943.300	15.497.200	6.189.540	84.532.300	5.944.400	**1.911.180.018**
1815	781.994.550	40.742.373	6.912.000	925.053.400	3.648.300	14.327.800	43.987.800	184.258.000	**2.000.924.223**
1816	1.231.409.150	5.179.785	1.962.800	1.041.034.400	24.159.280	13.403.320	48.627.100	52.064.800	**2.417.840.635**

continuação

RIO DE JANEIRO

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817	938.852.300	1.889.440	15.058.400	543.428.600	6.694.300	12.706.200	24.614.840	110.568.320	**1.653.812.400**
1818	1.304.145.705	418.320	9.728.000	712.441.536	6.112.200	12.687.820	32.780.300	385.901.700	**2.464.215.581**
1819	850.915.000	2.368.276	7.494.400	403.737.500	2.889.400	4.389.940	29.612.800	55.444.640	**1.356.851.956**
1820	958.881.400	2.107.192	40.092.000	717.717.100	1.652.720	4.849.800	50.906.200	9.315.424	**1.785.521.836**
1821	793.632.100	5.530.400	5.020.000	690.490.400	3.626.400	6.914.020	32.883.400	2.670.000	**1.540.766.720**
1822	1.260.210.000		4.359.160	981.216.860			105.365.960		**2.351.151.980**
1823	408.443.840		3.844.000	209.636.700	4.117.300	6.359.840	34.407.700		**666.809.380**
1824	744.235.580		1.280.695	489.252.400	3.241.400	4.841.200	25.248.610	33.409.200	**1.301.509.085**
1825	378.688.550		544.000	600.390.700	16.751.200	3.302.160	14.753.400		**1.014.430.010**
1826	925.961.725		7.568.000	476.654.480	14.653.000	16.977.805	11.633.400		**1.453.448.410**
1827	772.757.600		9.626.800	530.599.800	16.005.500	16.542.640	18.650.000	10.593.348	**1.374.775.688**
1828	779.008.600		688.800	427.676.100	10.265.100	11.697.560	7.938.750	2.365.880	**1.239.640.790**
1829	481.198.895		1.742.200	610.643.640	5.205.980	15.653.500	33.113.400	2.838.247	**1.150.395.862**
1830	588.795.841	855.000	1.523.060	470.571.570	6.755.188	6.937.520	14.996.560	27.842.480	**1.118.277.219**
1831	397.257.520	3.200.000	288.000	563.494.570	7.994.570	15.232.800	16.538.520	18.623.772	**1.022.629.752**
Total	**40.284.684.329**	**16.876.272.362**	**579.351.715**	**20.212.314.258**	**1.223.280.423**	**413.608.185**	**1.629.953.085**	**910.341.411**	**82.129.805.768**
%	**49,050**	**20,548**	**0,705**	**24,610**	**1,489**	**0,504**	**1,985**	**1,108**	**100,000**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

BAHIA

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	2.721.347.087	50.367.440	345.840.000	242.296.005	15.761.020	9.024.210	575.864.300		**3.960.500.062**
1797	990.893.800		132.832.000	82.535.650	3.877.375	11.747.600	438.957.280		**1.660.843.705**
1798	1.930.599.950		212.316.400	169.180.224	6.083.400	8.004.500	537.180.640		**2.863.365.114**
1799	2.068.650.000	58.574.823	369.979.200	201.503.600	21.597.160	12.598.600	1.269.402.670		**4.002.306.053**
1800	1.223.224.625	262.381.131	413.251.500	342.388.830	36.922.000	8.791.300	353.820.000		**2.640.779.386**
1801	1.915.376.725	226.144.754	528.202.400	346.580.805	7.293.200	9.594.480	469.863.620		**3.503.055.984**
1802	1.165.121.925	115.059.836	586.703.440	235.986.340	4.691.820	8.687.380	503.540.840		**2.619.791.581**
1803	1.553.564.729	33.535.000	614.799.200	245.245.905	8.943.980	14.461.300	443.671.000		**2.914.221.114**
1804	1.418.832.762	7.203.254	405.280.000	392.122.440	1.998.120	9.928.400	464.266.980		**2.699.631.956**
1805	2.135.755.625	12.966.644	496.980.960	441.618.120	31.373.900	8.202.750	608.953.600		**3.735.851.599**
1806	1.794.853.400	46.009.943	399.702.400	570.023.881	17.140.700	10.218.000	446.736.540		**3.284.684.864**
1807	1.811.377.150	21.203.880	688.460.640	360.228.760	32.796.760	12.697.900	485.307.940		**3.412.073.030**
1808	214.952.300		54.229.120	36.976.350	900.000	1.731.300	54.369.200		**363.158.270**
1809	602.028.050	9.725.984	199.536.400	252.569.750	6.479.560	2.421.400	300.590.650		**1.373.351.794**
1810	283.822.850	1.275.980	35.642.880	155.297.190	1.134.000	996.200	318.137.160		**796.306.260**
1811	553.170.100	7.806.668	16.660.000	131.734.980	3.464.500	1.499.400	247.699.050		**962.034.698**
1812	542.876.910	44.602.396	12.913.920	126.903.650	4.395.120	5.322.600	105.520.140		**842.534.736**
1813	792.614.950	8.537.467	30.606.000	111.205.300	535.140	5.683.300	175.295.160		**1.124.477.317**
1814	1.047.599.250	2.481.840	92.572.200	206.984.800	1.403.400	7.769.100	370.645.520	3.200.000	**1.732.656.110**
1815	1.698.163.500	4.778.000	123.307.800	253.790.300	6.612.200	6.065.040	396.788.640	9.147.900	**2.498.653.380**
1816	1.969.125.100	1.691.740	79.736.400	491.147.400	22.191.400	10.470.200	324.578.160	418.000	**2.899.358.400**

continuação

BAHIA

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817	1.573.637.800	2.234.579	118.372.000	169.718.300	1.472.760	6.211.600	231.405.700	2.264.000	**2.105.316.739**
1818	1.622.906.255		65.724.720	157.332.270	5.312.190	8.850.480	368.961.090	6.210.000	**2.235.297.005**
1819	1.398.241.600	17.641.800	137.263.360	122.110.880	332.750	1.299.150	327.856.740	5.850.000	**2.010.596.280**
1820	1.013.164.730	1.024.000	37.140.300	132.069.100	249.545	3.389.080	195.362.360	701.600	**1.383.100.715**
1821	879.575.700	467.000	57.564.400	125.548.100	2.761.930	2.347.130	328.006.740		**1.396.271.000**
1822	480.619.940		14.539.385	213.439.360			271.689.680		**980.288.365**
1823	123.906.300		62.232.000	60.169.800	119.200	403.000	115.960.960	13.525.000	**376.316.260**
1824	88.047.565			16.820.500		309.600	168.644.960	1.315.200	**275.137.825**
1825	145.622.500		480.000	38.061.600	266.600		96.452.560		**280.883.260**
1826	584.017.180		14.374.800	42.766.900	1.496.480	6.539.890	142.876.310		**792.071.560**
1827	366.240.940		59.098.500	89.433.600	2.056.300	3.418.860	158.385.200	739.800	**679.373.200**
1828	290.703.500		16.020.000	85.974.860	86.800	4.422.380	61.979.470		**459.187.010**
1829	248.435.355		3.570.750	117.626.532	1.540.900	489.000	95.408.070		**467.070.607**
1830	425.921.742		11.224.460	101.059.476	1.936.100	907.400	92.299.908	232.400	**633.581.486**
1831	319.709.332		30.417.000	105.256.290	197.120	9.116.800	55.860.880	12.486.749	**533.044.171**
Total	**37.994.701.227**	**935.714.159**	**6.467.574.535**	**6.973.707.848**	**253.423.430**	**213.619.330**	**11.602.339.718**	**56.090.649**	**64.497.170.896**
%	**58,9**	**1,5**	**10,0**	**10,8**	**0,4**	**0,3**	**18,0**	**0,1**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

PERNAMBUCO

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	1.207.448.943	288.000	827.016.200	199.452.230	4.413.650	9.240.880	2.508.410		**2.250.368.313**
1797	542.986.667		228.390.950	64.654.350	3.089.500	8.798.100	1.787.560		**849.707.127**
1798	1.001.586.572		553.030.400	114.071.300	8.805.200	5.918.880	6.212.000		**1.689.624.352**
1799	1.428.369.700		1.028.080.800	160.730.200	19.155.200	7.009.800	3.761.400		**2.647.107.100**
1800	1.050.617.400	4.358.600	1.044.986.000	146.912.000	15.304.000	6.793.600	2.016.000		**2.270.987.600**
1801	1.452.320.650	11.148.800	1.663.581.200	163.273.815	28.893.100	11.425.800	4.893.650		**3.335.537.015**
1802	690.834.775	4.748.800	1.370.925.200	194.514.800	19.817.795	13.065.380	935.050		**2.294.841.800**
1803	860.552.575	5.779.200	1.326.655.840	280.071.150	24.438.625	5.660.300	452.200		**2.503.609.890**
1804	1.258.129.525	1.312.000	1.349.985.920	252.544.150	31.122.150	10.369.100	10.887.100		**2.914.349.945**
1805	1.502.670.892	4.580.800	2.137.566.720	282.252.400	31.532.600	7.766.300	8.173.950		**3.974.543.662**
1806	1.697.386.175	26.065.747	1.844.310.080	227.655.900	12.505.400	8.277.630	1.554.650		**3.817.755.582**
1807	1.069.302.150	396.800	2.228.759.040	182.327.840	18.727.400	6.858.200	7.166.300		**3.513.537.730**
1808	1.243.200								**1.243.200**
1809	578.423.350	2.176.000	473.602.960	204.350.700	1.260.000	2.901.400	208.500		**1.262.922.910**
1810	414.555.200	448.000	179.212.800	171.571.000	760.000	3.219.100	230.000		**769.996.100**
1811	594.629.700	3.424.000	19.368.960	256.334.600	1.522.000	1.713.600	2.261.800		**879.254.660**
1812	555.567.620	17.803.840	65.063.680	199.963.660	453.600	10.172.000	986.700		**850.011.100**
1813	733.436.800	2.627.200	305.962.000	181.049.360	851.440	3.638.000	6.437.000		**1.234.001.800**
1814	1.381.649.950	1.214.400	460.836.000	200.876.000	4.092.900	8.865.640	7.041.600	64.087.760	**2.128.664.250**
1815	1.642.474.280	28.115.200	684.420.000	240.630.500	316.800	9.229.820	3.543.700	6.345.600	**2.615.075.900**
1816	1.453.856.620	3.180.800	662.683.000	375.789.800	188.800	12.668.600	464.500	7.928.000	**2.516.760.120**

continuação

PERNAMBUCO

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817	1.145.942.850	14.572.800	588.083.500	133.856.300	40.340	12.379.240	559.820		**1.895.434.850**
1818	1.987.531.180	2.825.200	498.105.600	243.138.100	1.643.200	22.181.870	822.480	4.410.100	**2.760.657.730**
1819	1.583.484.210	5.775.800	562.293.760	70.489.200	833.000	6.296.920	937.700	579.600	**2.230.690.190**
1820	1.244.079.940	24.361.280	478.849.200	146.351.000	41.000	3.704.280	1.731.200		**1.899.117.900**
1821	1.290.672.210	122.060.400	412.242.000	78.505.700	134.400	10.340.540	1.180.560	15.494.000	**1.930.629.810**
1822	1.050.394.880		172.771.162	174.388.700			162.230.780		**1.559.785.522**
1823	873.668.900		65.576.160	130.056.100	766.320	5.531.500	1.018.130	1.732.800	**1.078.349.910**
1824	677.447.090		35.875.840	104.250.000	690.300	1.800.300	722.600		**820.786.130**
1825	529.214.000		124.984.320	161.789.000	250.800	1.179.000	647.320		**818.064.440**
1826	798.309.300		45.924.330	94.859.900	814.100	12.758.070	2.837.690		**955.503.390**
1827	819.815.850		166.090.500	84.082.000	128.800	10.245.420	4.017.870		**1.084.380.440**
1828	837.517.785		40.518.000	35.109.750	481.480	11.303.040	894.600	2.520.000	**928.344.655**
1829	674.909.790		35.514.465	63.667.400	175.720	3.074.700	201.000	1.053.000	**778.596.075**
1830	941.143.868		30.565.500	55.071.900	201.200	6.736.600	196.376	1.940.600	**1.035.856.044**
1831	604.384.910	400.000	123.268.000	55.296.150	554.900	6.718.490	1.817.720		**792.440.170**
Total	36.176.559.507	287.663.667	21.835.100.087	5.729.936.955	234.005.720	267.842.100	251.337.916	106.091.460	**64.888.537.412**
%	**55,8**	**0,4**	**33,7**	**8,8**	**0,4**	**0,4**	**0,4**	**0,2**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

MARANHÃO

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	171.504.460	800.000	845.906.800	28.677.300	686.140	460.250	7.320.560		**1.055.355.510**
1797	119.925.030		405.240.200	16.937.950	306.875	77.100	9.742.180		**552.229.335**
1798	181.298.500		620.262.000	30.628.800	2.126.800	85.000	10.144.000		**844.545.100**
1799	153.554.000	660.123	631.944.800	23.875.600	7.014.400	746.350	17.848.200		**835.643.473**
1800	257.497.900	1.292.800	1.618.048.000	37.739.640	6.105.600	563.900	32.596.000		**1.953.843.840**
1801	184.434.580		1.134.955.640	18.395.300	1.194.480	2.355.540	12.658.100		**1.353.993.640**
1802	267.342.962	134.100	1.041.743.360	40.652.025	3.485.980	1.078.480	23.627.400		**1.378.064.307**
1803	313.488.075	1.320.800	1.512.793.600	32.683.130	8.634.960	747.600	28.470.500		**1.898.138.665**
1804	365.194.315	3.904.000	1.388.748.000	22.676.610	2.667.000	937.200	23.370.400		**1.807.497.525**
1805	295.055.625	640.000	1.238.969.760	27.844.290	447.840	502.500	20.367.350		**1.583.827.365**
1806	316.559.560	8.755.200	1.148.153.600	32.477.360	2.205.800	201.120	19.366.400		**1.527.719.040**
1807	296.064.300	307.200	1.424.552.640	27.153.200	9.882.800	226.800	18.784.200		**1.776.971.140**
1808	11.193.600		50.904.000	1.154.000					**63.251.600**
1809	169.479.650	640.000	517.665.280	26.031.000	1.231.120	1.171.700	13.154.400		**729.373.150**
1810	183.104.300		326.195.200	14.615.100	369.200	199.600	13.572.000		**538.055.400**
1811	262.357.050	1.024.000	106.913.600	22.806.400	682.400	2.113.600	7.523.760		**403.420.810**
1812	459.819.730	16.434.271	90.391.840	24.074.315	462.400	1.398.100	18.477.200		**611.057.856**
1813	405.404.100	857.600	159.408.000	29.048.100	991.200	398.300	19.843.900	2.992.800	**618.944.000**
1814	333.851.850	770.000	322.935.000	18.130.700	7.675.600	313.560	8.635.200		**692.311.910**
1815	483.242.920	384.000	689.586.000	54.425.400	3.474.900	635.600	7.730.900		**1.239.479.720**
1816	351.674.500	6.208.000	743.850.000	83.488.700	4.026.000	1.579.300	3.935.000		**1.194.761.500**

continuação

MARANHÃO

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817	346.888.400	21.939.200	1.435.400.000	87.679.100	6.219.360	2.288.400	6.330.400		**1.906.744.860**
1818	363.791.120	21.209.600	890.468.736	61.733.370	3.375.120	2.180.800	3.697.920	5.495.500	**1.351.952.166**
1819	432.732.000		782.679.040	25.013.600	1.569.960	629.350	3.186.700		**1.245.810.650**
1820	337.036.900	710.400	696.888.000	37.006.400	355.800	1.021.120	9.243.200		**1.082.261.820**
1821	240.608.500		331.747.000	94.904.200	550.010	441.120	11.096.200		**679.347.030**
1822	238.126.840		201.752.475	98.502.600			29.246.750		**567.628.665**
1823	280.517.100		202.336.800	34.809.000	1.166.000	737.000	12.478.880	2.050.000	**534.094.780**
1824	229.675.340		50.846.720	63.550.500	161.300		11.889.880		**356.123.740**
1825	127.673.360		177.120.000	60.851.100	145.400	2.186.800	7.271.300		**375.247.960**
1826	70.083.380		217.782.600	53.582.620	281.300	1.745.020	4.178.100		**347.653.020**
1827	303.617.840		219.801.500	56.210.800	682.960	447.600	5.179.000		**585.939.700**
1828	142.896.460		74.791.600	39.165.100	216.270	519.640	4.008.300	440.000	**262.037.370**
1829	177.317.990		46.980.000	43.708.160	135.200	255.850	6.258.500	200.000	**274.855.700**
1830	229.108.081	4.633.200	167.722.660	52.135.220	307.200	80.200	4.846.140		**458.832.701**
1831	148.079.221	0	126.899.500	24.582.900	376.080	601.600	3.226.460	708.000	**304.473.761**
Total	**9.250.199.539**	**92.624.494**	**21.642.383.951**	**1.446.949.590**	**79.213.455**	**28.926.100**	**439.305.380**	**11.886.300**	**32.991.488.809**
%	**28,0**	**0,3**	**65,6**	**4,4**	**0,2**	**0,1**	**1,3**	**0,0**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

PARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	186.064.252	8.141.739	71.056.260	22.640.600	7.775.353	992.000	758.950		**297.429.154**
1797	200.856.010	460.800	26.343.600	13.631.100	12.285.840	592.200	1.336.800		**255.506.350**
1798	283.914.300		56.718.800	17.259.500	17.409.080	2.924.600	3.094.000		**381.320.280**
1799	335.434.800	710.143	80.983.000	16.812.200	9.758.100	884.400	3.012.200		**447.594.843**
1800	425.228.900	1.984.000	114.696.000	25.611.850	48.293.350	6.218.550	6.562.000		**628.594.650**
1801	176.994.770	6.727.688	73.456.320	13.587.420	18.852.465	3.045.900	2.060.620		**294.725.183**
1802	273.600.327	13.534.302	69.638.400	17.172.150	35.369.870	3.030.000	4.782.640		**417.127.689**
1803	475.097.325	22.686.000	115.973.120	16.588.760	69.615.740	7.043.400	10.107.025		**717.111.370**
1804	342.038.675	3.356.039	78.010.880	13.936.540	57.873.710	4.526.280	12.573.430		**512.315.554**
1805	438.787.297	29.788.035	94.144.000	17.281.800	56.251.950	6.050.080	4.604.060		**646.907.222**
1806	614.219.920	5.600.981	71.030.400	16.362.960	76.265.200	1.812.800	636.680		**785.928.941**
1807	428.115.140	1.811.200	68.384.000	11.928.100	56.012.200	4.038.500	648.010		**570.937.150**
1808	56.339.560		2.838.400	362.700	1.653.200	86.400			**61.280.260**
1809	606.856.775	2.762.096	35.025.600	14.087.100	13.238.670	1.622.880	3.419.840		**677.012.961**
1810	296.379.580	3.463.961	21.355.200	7.899.300	6.635.150	427.200	2.515.400		**338.675.791**
1811	308.482.590	5.798.150	9.868.320	3.133.200	4.583.820	2.350.400	2.682.820		**336.899.300**
1812	310.132.940	1.827.200	20.899.200	11.407.140	6.081.760	7.010.080	2.947.280		**360.305.600**
1813	257.928.480	7.657.313	14.320.800	3.610.000	8.783.600	2.556.100	8.689.900		**303.546.193**
1814	441.424.520	1.292.800	20.564.000	10.066.000	28.807.250	3.865.700	6.768.000		**512.788.270**
1815	502.310.200	2.048.000	37.439.600	27.537.850	55.821.900	4.049.400	5.171.100		**634.378.050**
1816	395.438.350	910.635	68.348.000	12.782.000	63.893.200	5.762.750	12.139.350		**559.274.285**

continuação

PARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817	493.340.700	3.548.719	92.148.000	13.713.900	16.351.940	10.981.600	10.622.600		**640.707.459**
1818	425.020.080	75.108	103.308.845	11.295.680	64.817.540	6.685.260	4.070.200		**615.272.713**
1819	319.411.580	196.833	82.876.520	1.750.200	46.937.600	749.000	794.900		**452.716.633**
1820	375.412.080	4.426.342	49.346.400	8.461.600	33.260.000	1.345.400	592.200		**472.844.022**
1821	346.680.800	11.218.894	16.800.000	11.579.000	53.813.200	776.560	581.400		**441.449.854**
1822	464.072.020		5.211.600	24.826.600			66.388.850		**560.499.070**
1823	350.921.960		13.216.000	14.492.300	42.253.100	3.647.800	3.076.000	4.493.200	**432.100.360**
1824	269.843.100		6.744.000	11.855.840	25.472.500	1.222.640	1.217.500		**316.355.580**
1825	315.445.060		19.494.400	17.640.400	80.715.000	1.171.660	827.900		**435.294.420**
1826	278.511.100		25.324.200	12.157.590	65.713.840	3.468.390	7.306.120		**392.481.240**
1827	446.211.550		28.823.000	13.145.600	63.426.600	1.946.200	1.958.550	541.440	**556.052.940**
1828	366.064.710		18.492.800	12.208.200	48.583.500	4.877.900	2.879.450	210.000	**453.316.560**
1829	211.482.810		4.553.500	9.768.900	43.009.905	1.608.800	4.876.390		**275.300.305**
1830	174.929.504	12.800.000	16.307.200	23.058.000	76.726.600	2.963.560	19.488.640	159.200	**326.432.704**
1831	140.661.280		20.720.000	9.579.100	61.186.000	877.200	14.245.900	3.401.200	**250.670.680**
Total	**12.333.653.045**	**152.826.978**	**1.654.460.365**	**489.231.180**	**1.377.528.733**	**111.211.590**	**233.436.705**	**8.805.040**	**16.361.153.636**
%	**75,4**	**0,9**	**10,1**	**3,0**	**8,4**	**0,7**	**1,4**	**0,1**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

PARAÍBA

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	65.933.292		82.405.290	4.914.180	0	111.200	23.760		**153.387.722**
1797									
1798									
1799	67.851.000	0	56.534.400	1.824.400	0	0	190.400		**126.400.200**
1800	71.928.000	0	117.662.400	2.070.600	0	592.600	281.000		**192.534.600**
1801									
1802									
1803									
1804									
1805									
1806									
1807									
1808									
1809									
1810									
1811									
1812									
1813									
1814									
1815									
1816									

continuação

PARAÍBA

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817									
1818									
1819									
1820									
1821									
1822									
1823									
1824									
1825									
1826									
1827									
1828									
1829									
1830									
1831									
Total	205.712.292		256.602.090	8.809.180		703.800	495.160		472.322.522
%	43,6		54,3	1,9		0,1	0,1		100,0

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

SANTOS

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796	41.804.458	5.992.000	542.800	7.028.400		245.000	28.800		55.641.458
1797	15.468.650		2.233.000	6.652.210		86.400	378.240		24.818.500
1798	258.002.400		31.864.800	25.744.700	2.218.800	1.297.200	860.000		319.987.900
1799									
1800									
1801									
1802									
1803									
1804									
1805									
1806									
1807									
1808									
1809									
1810									
1811									
1812									
1813									
1814									
1815									
1816									

continuação

SANTOS

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817									
1818									
1819									
1820									
1821									
1822									
1823									
1824									
1825									
1826									
1827									
1828									
1829									
1830									
1831									
Total	315.275.508	5.992.000	34.640.600	39.425.310	2.218.800	1.628.600	1.267.040		400.447.858
%	78,7	1,5	8,7	9,8	0,6	0,4	0,3		100,0

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

CEARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796									
1797									
1798									
1799									
1800									
1801									
1802									
1803			3.934.720	534.900	28.000				**4.497.620**
1804			15.600.640	5.363.800	416.240	201.600			**21.582.280**
1805			39.987.200	6.993.700			309.700		**47.290.600**
1806	1.697.100	454.400	54.219.200	9.464.750	1.147.200	380.000			**67.362.650**
1807	130.800		91.330.560	12.611.300		317.000	385.000		**104.774.660**
1808									
1809									
1810									
1811									
1812	2.992.800		2.702.880	320.200					**6.015.880**
1813	5.395.900		3.248.000	991.100		338.700			**9.973.700**
1814	45.000		27.015.000	1.099.700					**28.159.700**
1815			61.560.000	4.513.200		110.400			**66.183.600**
1816	5.231.800		60.992.000	8.881.900		542.000			**75.647.700**

continuação

CEARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817			92.491.200	14.250.000			180.000		**106.921.200**
1818	17.063.180		175.524.450	25.172.620		459.000	478.000		**218.697.250**
1819	6.413.600		211.685.760	2.178.000			176.000		**220.453.360**
1820	360.900		148.437.200	11.072.600					**159.870.700**
1821			127.377.000	28.744.800					**156.121.800**
1822	1.485.000		87.680.000	30.027.200					**119.192.200**
1823	2.490.400		16.611.040	8.158.000			124.000		**27.383.440**
1824			2.458.880	28.555.100			200.000		**31.213.980**
1825			30.433.600	33.330.800	144.000		39.000		**63.947.400**
1826				49.950.250	155.600	1.367.000	170.400		**51.643.250**
1827	767.400		15.523.200	26.770.580	38.400	124.000	301.200		**43.524.780**
1828			9.183.400	2.256.100					**11.439.500**
1829	682.890		20.034.000	19.454.300	336.000		146.000		**40.653.190**
1830	3.379.720		24.414.600	21.952.540		1.632.000	331.800		**51.710.660**
1831	1.209.500		15.335.000	7.286.700		242.400	48.800		**24.122.400**
Total	**49.345.990**	**454.400**	**1.337.779.530**	**359.934.140**	**2.265.440**	**5.714.100**	**2.889.900**		**1.758.383.500**
%	**2,8**	**0,0**	**76,1**	**20,5**	**0,1**	**0,3**	**0,2**		**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

GUIANA FRANCESA

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1796									
1797									
1798									
1799									
1800									
1801									
1802									
1803									
1804									
1805									
1806									
1807									
1808									
1809									
1810									
1811									
1812									
1813									
1814									
1815	2.727.300		1.694.000		451.200	12.000			**4.884.500**
1816									

continuação

GUIANA FRANCESA

ANO	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
1817									
1818									
1819									
1820									
1821									
1822									
1823									
1824									
1825									
1826									
1827									
1828									
1829									
1830									
1831									
Total	2.727.300		1.694.000		451.200	12.000			4.884.500
%	55,8		34,7		9,2	0,2			100,0

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 42: Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis e porcentagem).

REGIÕES (%)	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL	TOTAL
RIO DE JANEIRO	40.284.684.329	16.876.272.362	579.351.715	20.212.314.258	1.223.280.423	413.608.185	1.629.953.085	910.341.411	**82.129.805.768**
	49,1	20,5	0,7	24,6	1,5	0,5	2,0	1,1	**100,0**
BAHIA	37.994.701.227	935.714.159	6.467.574.535	6.973.707.848	253.423.430	213.619.330	11.602.339.718	56.090.649	**64.497.170.896**
	58,9	1,5	10,0	10,8	0,4	0,3	18,0	0,1	**100,0**
PERNAMBUCO	36.176.559.507	287.663.667	21.835.100.087	5.729.936.955	234.005.720	267.842.100	251.337.916	106.091.460	**64.888.537.412**
	55,8	0,4	33,7	8,8	0,4	0,4	0,4	0,2	**100,0**
MARANHÃO	9.250.199.539	92.624.494	21.642.383.951	1.446.949.590	79.213.455	28.926.100	439.305.380	11.886.300	**32.991.488.809**
	28,0	0,3	65,6	4,4	0,2	0,1	1,3	0,0	**100,0**
PARÁ	12.333.653.045	152.826.978	1.654.460.365	489.231.180	1.377.528.733	111.211.590	233.436.705	8.805.040	**16.361.153.636**
	75,4	0,9	10,1	3,0	8,4	0,7	1,4	0,1	**100,0**
PARAÍBA	205.712.292		256.602.090	8.809.180		703.800	495.160		**472.322.522**
	43,6		54,3	1,9		0,1	0,1		**100,0**
SANTOS	315.275.508	5.992.000	34.640.600	39.425.310	2.218.800	1.628.600	1.267.040		**400.447.858**
	78,7	1,5	8,7	9,8	0,6	0,4	0,3		**100,0**
CEARÁ	49.345.990	454.400	1.337.779.530	359.934.140	2.265.440	5.714.100	2.889.900		**1.758.383.500**
	2,8		76,1	20,5	0,1	0,3	0,2		**100,0**
GUIANA FRANCESA	2.727.300		1.694.000		451.200	12.000			**4.884.500**
	55,8		34,7		9,2	0,2			**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

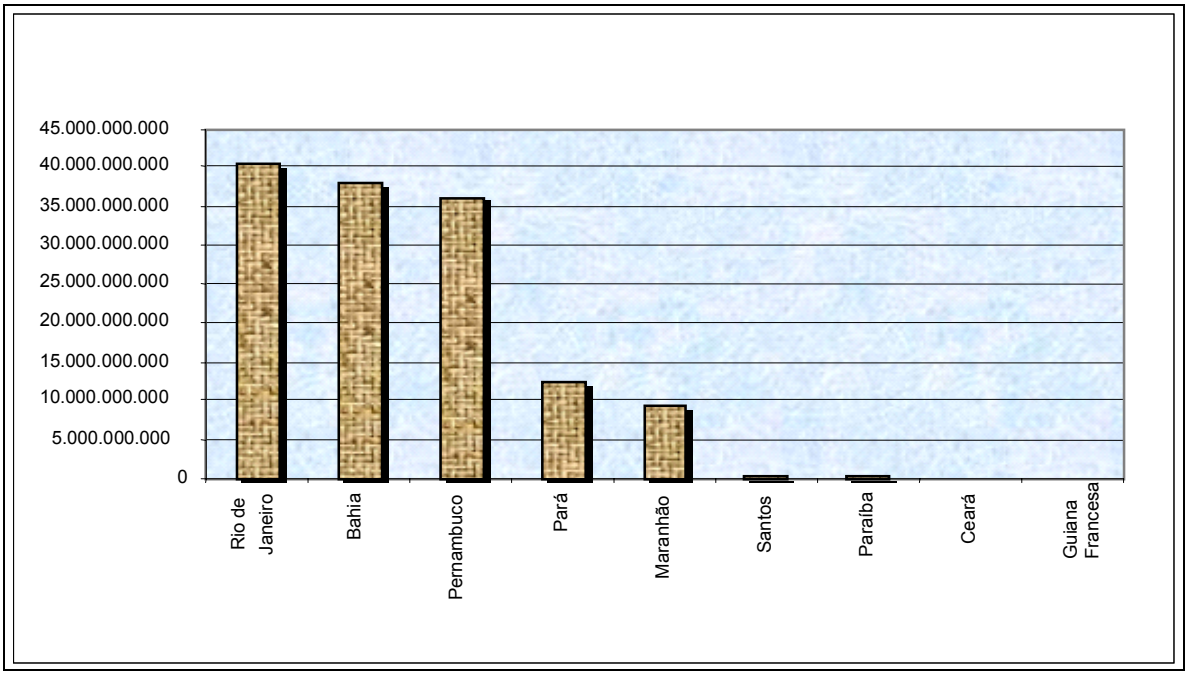
Tabela 43: Importações portuguesas das regiões brasileiras, 1796 a 1831 (porcentagem).

REGIÕES (%)	MANTIMENTOS	OURO	ALGODÃO	COURAMA	DROGAS	MADEIRAS	VÁRIOS GÊNEROS	GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL
RIO DE JANEIRO	29,5	92,0	1,1	57,3	38,6	39,6	11,5	83,3
BAHIA	27,8	5,1	12,0	19,8	8,0	20,5	81,9	5,1
PERNAMBUCO	26,5	1,6	40,6	16,3	7,4	25,7	1,8	9,7
MARANHÃO	6,8	0,5	40,2	4,1	2,5	2,8	3,1	1,1
PARÁ	9,0	0,8	3,1	1,4	43,4	10,7	1,6	0,8
PARAÍBA	0,2		0,5			0,1		
SANTOS	0,2		0,1	0,1	0,1	0,2		
CEARÁ			2,5	1,0	0,1	0,5		
GUIANA FRANCESA								
TOTAL %	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 39:Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

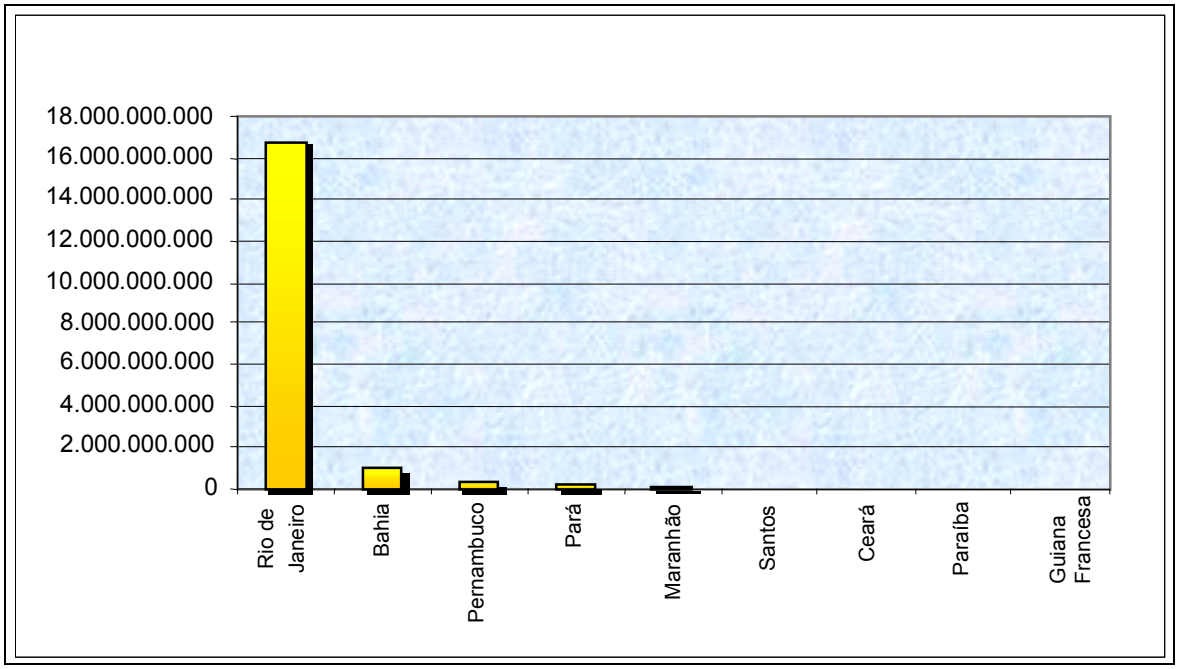
MANTIMENTOS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

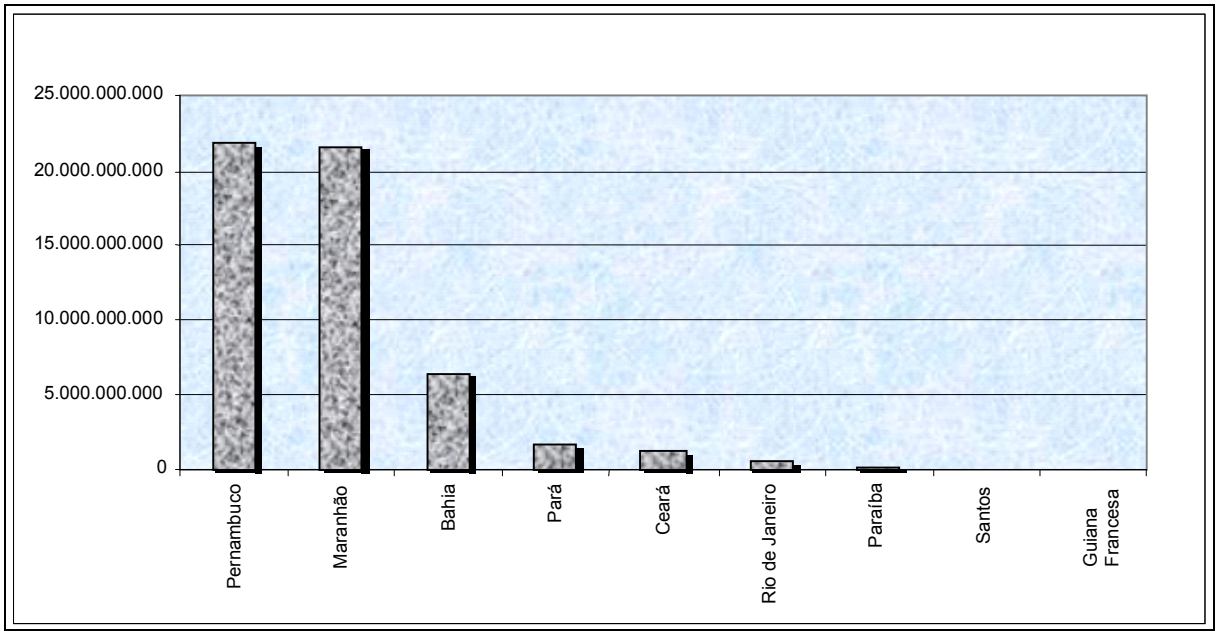
OURO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

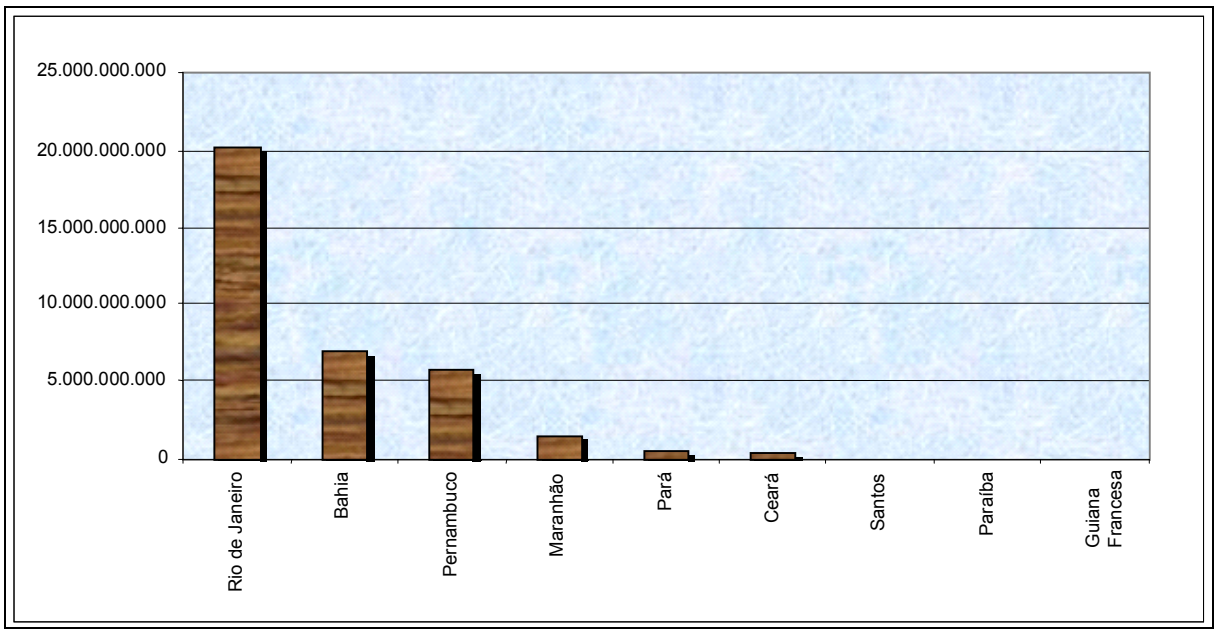
ALGODÃO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

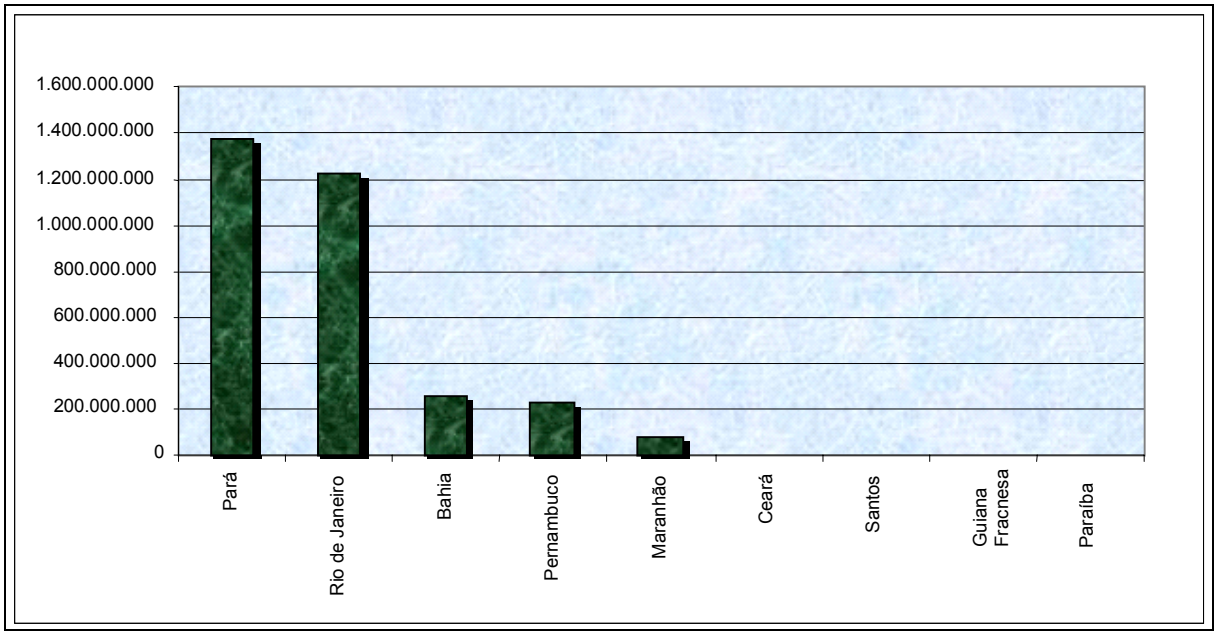
COURAMA



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

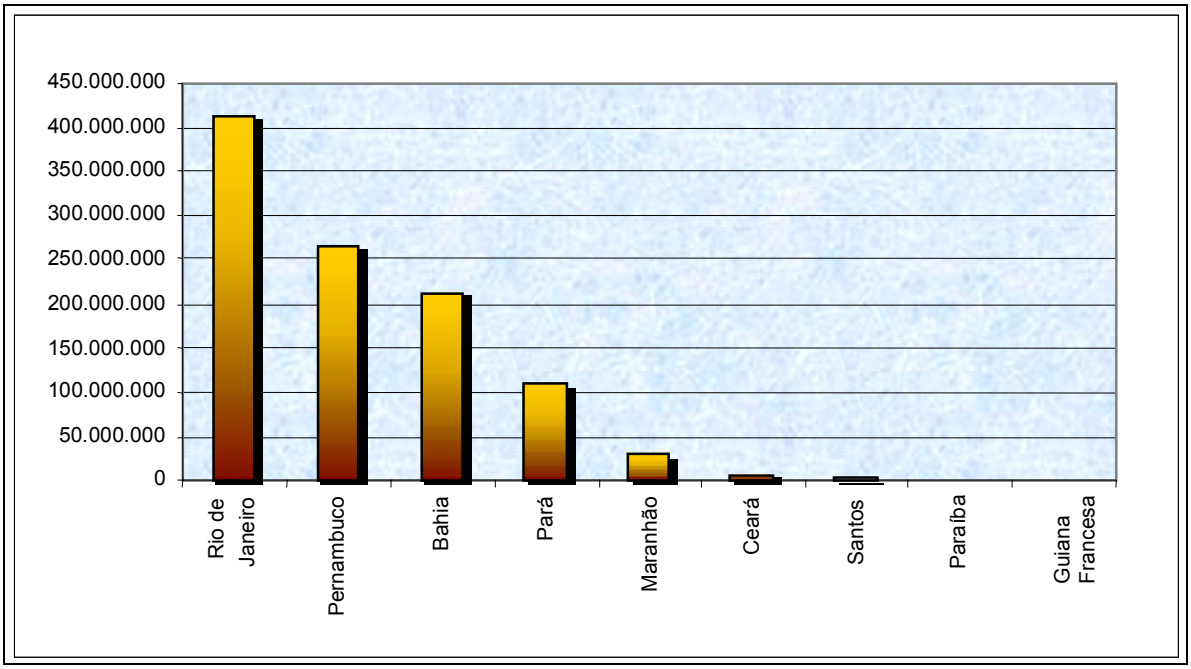
DROGAS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

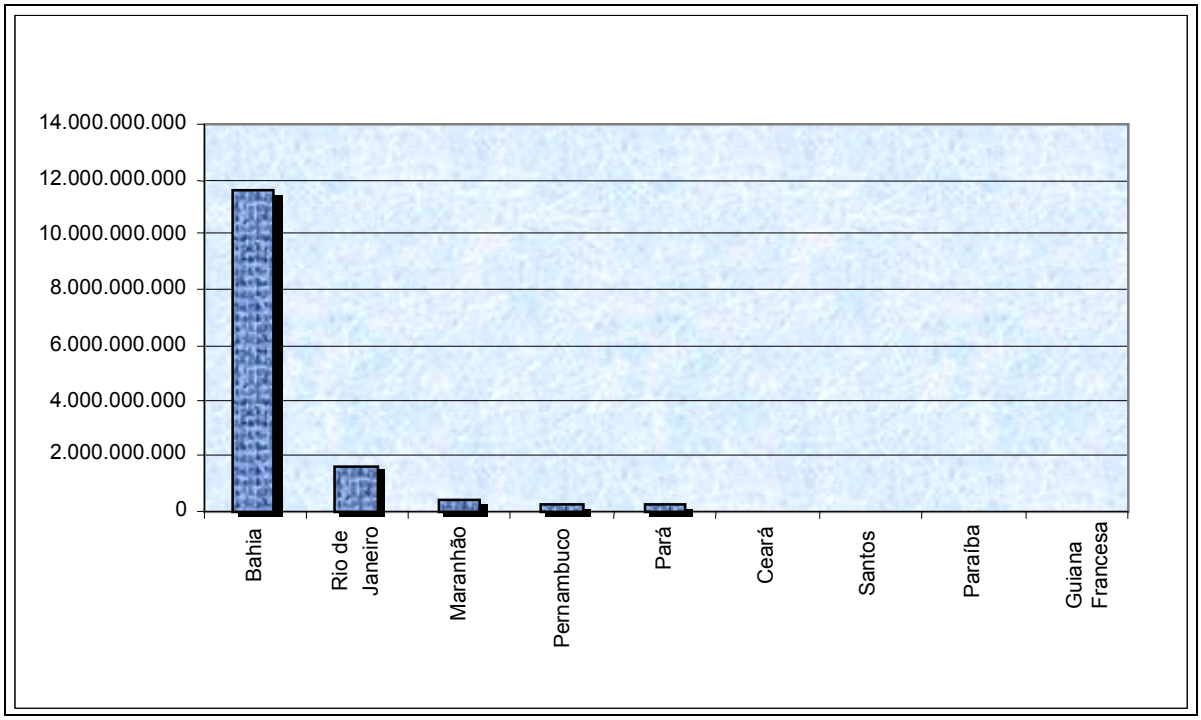
MADEIRAS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

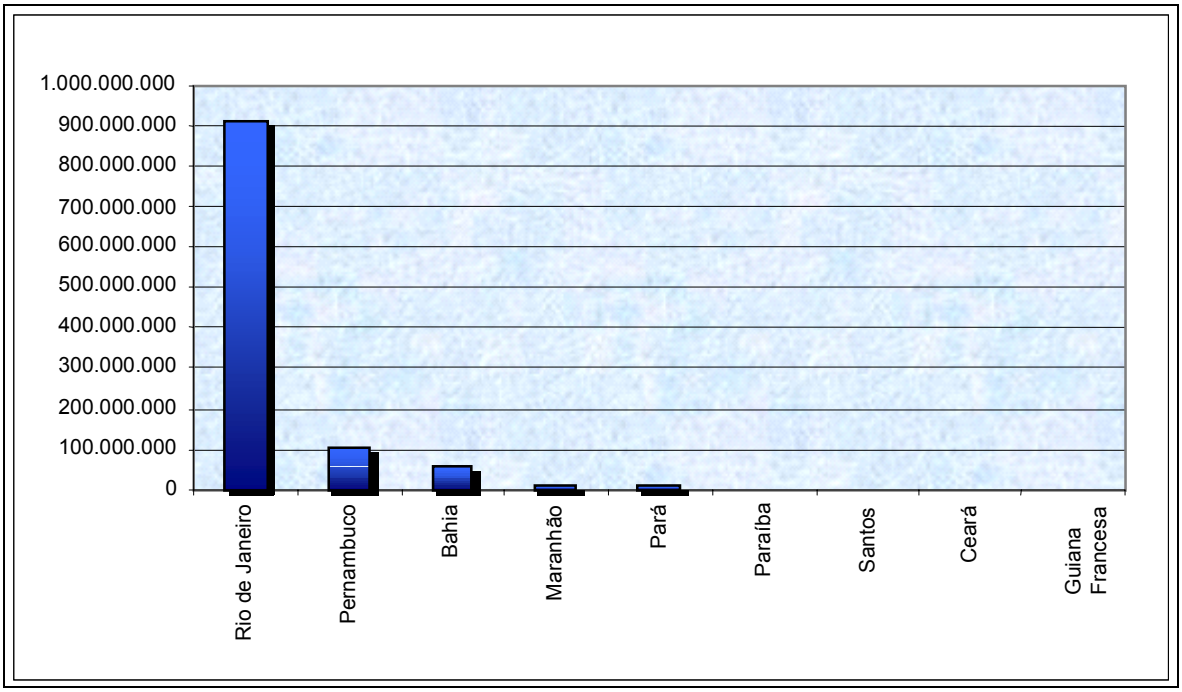
VÁRIOS GÊNEROS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (em réis).

GÊNEROS ESTRANGEIROS IMPORTADOS DO BRASIL



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.3.2 PORTUGAL – BRASIL: EXPORTAÇÕES PARA AS REGIÕES BRASILEIRAS (POR PRODUTOS)

Depois de feita a análise das importações, examinaremos as exportações portuguesas para as regiões brasileiras por produtos. Tomando por base as tabelas estudaremos as exportações portuguesas para as regiões brasileiras por produtos, em nível de importância nessas regiões. Os produtos são: mantimentos; ouro e prata; manufaturados de algodão inglês; lanifícios; linifícios; sedas; produtos da Ásia; metais; drogas e vários gêneros.

Como vimos, o Rio de Janeiro neste comércio estava em primeiro lugar, somando 36,8% do total no período, com a cifra de 81 milhares de contos. Os mantimentos somaram a maior cifra na região, com 27,8% do total; é interessante que até 1815 não chegou a um milhar de contos. De 1816 a 1820, com exceção de 1817, atingiu um milhar de contos, declinando novamente nos anos seguintes. As produções do Reino estavam em segundo lugar, atingindo 26,6 % do total no período. A maior exportação acontece até 1804; deste ano para frente, sofreu quedas sensíveis que foram até o final do período. Os linifícios alcançaram 10,3% do total no período e era o terceiro no *ranking*. No início de 1807, seguiu a faixa de 200 a 600 mil réis, caindo, de 1808 a 1814, para a média de 160 mil réis, sofrendo uma pequena recuperação até 1825, quando, em 1826, declinou sensivelmente.

Os lanifícios, ocuparam o quarto lugar, atingindo a soma de 8,9% do total, com uma exportação avultada em 1799, com mais de um milhar de contos. Depois permaneceram na faixa de meio milhar até 1807; declinaram muitíssimo nos anos seguintes até o final do período. Os produtos da Ásia têm forte movimento de 1796 a 1897, cujos anos seguintes até o final do período foram marcados pelas crescentes quedas, atingindo apenas 7,5 do total no período. Os demais produtos não atingiram 5% do total no período.

A Bahia ocupava o segundo lugar com 25,4%. No total do período, os produtos do Reino são os produtos mais exportados, somando 23,6%. A soma maior do período concentrou-se de 1798 a 1800, atingindo mais de um milhar de contos, lembrando a baixa

movimentação nos anos críticos para Portugal, de 1808 a 1814. Os anos seguintes sofreram forte queda, em especial depois de 1823. Os mantimentos ocuparam o segundo lugar, com a soma de 23,5% no período, um pouco a menos do que os produtos do Reino. Esse produto, em nenhum ano, atingiu a soma de um milhar de réis. Em terceiro lugar estavam os linifícios, com 14,2%. Nos anos que antecedem 1808, apresentaram o montante entre 100 a 400 mil réis, declinando depois desta data para somas menores. Os produtos da Ásia ocuparam o quarto lugar na exportação, atingindo a soma de 11,9% do total no período. Os anos significativos da exportação deste produto estavam de 1796 a 1807; declinando fortemente depois ao estado mínimo. Os produtos ouro e prata estavam em quinto lugar, com 8,9% do total, o que nos chama atenção pois, em 1815 e 1816, apresentaram uma soma altíssima em consideração à que vinha exportando nos anos anteriores, ou seja, a soma de um milhar de contos. Nos anos seguintes até o final, retorna à situação anterior. Os demais produtos não chegaram a atingir 10% do total no período.

Pernambuco ocupava o terceiro, atingindo 22,3% do total no período. O produto de maior representatividade são os mantimentos, com 24,1% do total, não chegando atingir em ano algum a faixa de um milhar de contos. Os anos de maior exportação deste produto foram depois de 1812; chegaram ao máximo em 1819, com quase 700 mil réis. A exportação deste produto apresentou regularidade nas somas anuais, durante os anos, mostrando certo equilíbrio. As produções do Reino ocuparam a segunda posição, com 22,6% do total; o ano de 1799 apresentou uma diferença no montante exportado, com a soma de um milhar de contos. A maior movimentação encontrou-se nos anos anteriores a 1808. Os linifícios estavam na terceira posição, com o total de 16% no período; a maior concentração foi de 1796 a 1807, com um forte declínio nos anos após 1825, terminando o período com um montante insignificante. O ouro e prata ficaram em quarto lugar, com 15,5% do total no período. Igualmente aqui, como na Bahia, este produto apresentou uma soma elevada, superior ao

habitual, de um milhar de contos, em 1816. Já vinha apresentando recuperações em 1814, e nos anos seguintes. Na década de 1820, declinou consideravelmente e os demais produtos não atingiram 10% do total.

O Maranhão estava no quarto lugar entre as regiões brasileiras receptoras de produtos de Portugal. Os mantimentos ficaram em primeiro lugar, com 31,4% do período, apresentando pouca flutuação no curso dos anos e atingindo a média de 200 a 300 mil réis. Os produtos do Reino ficaram em segundo com 16% do total do período; apresentou grande diferença entre a exportação dos anos anteriores a 1808 e os posteriores; nos primeiros anos, concentrou a maior soma. Em terceiro, temos o ouro e a prata, com 14,5% no período; os anos de maior concentração de valores foram: 1802-1804, 1810, 1814-1817. Os demais, ficaram com montantes consideravelmente menores. O linifícios atingiram o quarto lugar, com 14,4%, disputando o posto com o ouro e a prata. Estes também apresentaram maior concentração nos anos que antecedem a abertura dos portos. Os demais produtos não chegaram a atingir 10% do total no período.

O Pará ficou na quinta posição, e os produtos de maior expressão foram mantimentos, com 32,1% do total no período, apresenta, até 1821, certo equilíbrio, mas declinando até o final. Os produtos do Reino ficaram em segundo lugar, com 18,5% do total no período, apresentando maior concentração nos anos anteriores a 1808. Os linifícios disputaram o lugar com os metais, entre 12,5% e 12,4%, respectivamente. Os linifícios apresentaram maior movimentação nos anos anteriores a 1808; já os metais, apresentaram equilíbrio em todo o período. Os produtos da Ásia atingiram 10,8% do total no período, apresentou forte declínio depois de 1823. Os demais produtos não chegaram a atingir 1%.

O Ceará ocupava o sexto lugar no comércio exportação portuguesa para as regiões brasileiras, com 0,4% do total no período. O principais produtos são os produtos do Reino, com 25,6% do total; os mantimentos, em segundo lugar, com 19% do total; os produtos da

Ásia ficaram em terceiro lugar, com 11,5%; os lanifícios em quarto, com 10,7%. É importante notar que o Ceará iniciou sua movimentação comercial somente em 1803.

A Paraíba ocupou o sétimo lugar, com 0,4% do total no período. Os produtos de maior destaque são os produtos do Reino, com 22,3% do total; os mantimentos, com 20,2%, o ouro e a prata, com 18,2% do total; os produtos da Ásia, com 15% do total. Portugal manteve comércio de exportação com a Paraíba somente até 1802, depois não há mais registros dessas negociações.

Santos ocupava o último lugar, atingindo somente 0,1% do total no período. Os produtos de maior expressão são os mantimentos, com 38,8% do total; produtos do Reino, com 24,9% do total; lanifícios, com 11,7% do total; os demais não atingiram 10% do total. Santos também manteve comércio somente de 1796 a 1799.

A tabela exportações para as regiões por produto mostra com clareza o percentual de cada produto por região. Antes, é importante perceber que, diferentemente das importações, que se concentravam em algum produto, somando grandes diferenças, as exportações apresentam maior equilíbrio entre eles. Os principal produto exportado por Portugal ao Rio de Janeiro foram os mantimentos, com 27,8%; seguidos pelos produtos do Reino, com 26,6% do total; linifícios, com 10,3% do total; lanifícios, com 8,9%; metais, 8,5%; os demais não atingiram 5% do total no período.

A Bahia tinha como principal produto os mantimentos, com 23,5% do total; os produtos do Reino em seguida, com 23,6% do total; os linifícios, com 14,2%; o ouro e a prata, com 18,9%, e os demais não atingiram 10% do total. Em Pernambuco, os mantimentos são os de maior expressão, com 24,1%; produtos do reino, com 22,6% do total; linifícios, com 16%; ouro e prata, com 15,5% do total; os demais não atingiram 10% do total, no período. Maranhão tinha os mantimentos como principal produto, com 31,4% do total; produtos do Reino, com 16%; ouro e prata, com 14,5%; os demais não atingiram 10% do total no período.

Pará tinha como principal produto os mantimentos, com 32,1% do total; produtos do Reino, com 18,5%; metais, com 12,4%; linifícios, com 12,5%; produtos da Ásia, com 10,8%; os demais não atingiram 10% do total no período. A Paraíba tinha os produtos do reino, com 22,3%; mantimentos, com 20,2%; ouro e prata, com 18,2%; produtos da Ásia, com 15%; linifícios, com 13%; e os demais não atingiram 10% do total no período. Santos tinha como a maior importação os mantimentos, com 36,8% do total; os produtos do Reino, com 24,9%; lanifícios, com 11,7% no período; os demais não atingiram 10% do total no período. Ceará tinha como maior soma os produtos do Reino, com 25,6%; mantimentos, com 19%; produtos da Ásia, com 11,5%; lanifícios com 10,7%; os demais não atingiram 10% do total no período.

A tabela 45 mostra o percentual de cada produto por região. Do total dos mantimentos, 38,7% foram exportados para o Rio de Janeiro; 22,5% para a Bahia; 20,4% para Pernambuco; 11,2% para Maranhão; 6,6% para o Pará; os demais não atingiram 1% do total no período. De ouro e prata, 12,4% foram para o Rio de Janeiro; 27,1% foram para a Bahia; 41,8% para Pernambuco; 16,4% para Maranhão; 1,7% para o Pará; os demais não atingiram 1% do total no período. Do total dos manufaturados de algodão inglês, 16% foram para o Rio de Janeiro; 16,4% para a Bahia; 27,7% para Pernambuco; 19,5% para o Pará; 14,7% para o Ceará. Dos lanifícios, 59,9% foram para o Rio de Janeiro; 22,5% para a Bahia; 12,7% para Pernambuco; 29% para Maranhão; 1,6% para o Pará; os demais não atingiram 1% no período. Dos linifícios, 28,9% foram para o Rio de Janeiro; 27,6% para a Bahia; 27,3% para Pernambuco; 10,4% para Maranhão; 5,2% para o Pará; os demais não somaram 1% do total no período. Das sedas, 43% foram para o Rio de Janeiro; 24,7% para a Bahia; 21% para Pernambuco; 6,9% para Maranhão; 3,9% para o Pará; os demais não atingiram 1% do total. Dos produtos do Reino, 41,6% foram para o Rio de Janeiro; 25,5% para a Bahia; 21,5% para Pernambuco; 6,4% para Maranhão; 4,3% para o Pará; os demais não atingiram 1% do total. Dos produtos da Ásia, 31,7% foram para o Rio de Janeiro; 34,5% para a Bahia; 19,4% para Pernambuco;

6,9% para Maranhão; 6,7% para o Pará; os demais não atingiram 1% do total. Dos metais, 42,7% foram para o Rio de Janeiro; 22,3% para a Bahia; 15,5% para Pernambuco; 9,7% para Maranhão; 9,3% para o Pará; os demais não atingiram 1% do total. Das drogas, 46,1% para o Rio de Janeiro; 24,1% para a Bahia; 17,4% para Pernambuco; 6,9% para Maranhão; 5,2% para o Pará; os demais não atingiram 1,1% do total. Dos vários gêneros, 37% foram para o Rio de Janeiro; 23,5% para a Bahia; 17,5% para Pernambuco; 13,2% para Maranhão; 8% para o Pará; os demais não atingiram 1,1% do total, no período de 1796 a 1831.

Tabela 44: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

RIO DE JANEIRO

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	374.367.559			289.319.101	504.163.560	67.413.781	727.385.499	245.405.205	176.608.949	13.274.062	76.289.320	**2.474.227.036**
1797	434.499.326			645.843.016	388.650.086	61.232.184	1.256.001.230	553.317.959	249.207.828	31.493.675	101.023.002	**3.721.268.306**
1798	411.027.741	5.893.600		457.863.178	296.977.581	40.775.769	1.441.012.261	473.715.460	794.536.385	30.221.044	61.323.385	**4.013.346.404**
1799	674.772.422			1.183.482.260	697.709.760	115.528.802	2.391.804.437	820.416.635	459.809.085	64.396.222	166.752.540	**6.574.672.163**
1800	388.092.350	9.495.900		624.616.095	496.197.230	79.444.220	1.595.414.245	498.447.680	262.941.610	15.864.045	110.053.069	**4.080.566.444**
1801	570.589.910	5.798.900		690.860.760	568.559.676	69.616.120	1.969.689.547	798.618.240	469.146.350	43.012.615	145.795.710	**5.331.687.828**
1802	359.461.580	9.526.200		573.446.740	351.183.305	57.591.620	1.331.935.533	395.332.010	336.432.315	34.626.340	129.346.575	**3.578.882.218**
1803	514.776.500	14.501.750		673.012.012	256.498.015	162.364.100	1.167.753.570	296.346.950	249.685.534	36.004.625	122.138.113	**3.493.081.169**
1804	819.952.440	12.788.200		577.120.220	244.894.948	112.878.050	1.286.126.238	405.075.646	309.577.915	47.478.647	143.124.420	**3.959.016.724**
1805	687.828.640	6.958.860		484.171.272	282.981.786	69.445.655	794.922.021	319.192.790	327.331.817	37.494.412	140.092.930	**3.150.420.183**
1806	849.907.390	7.928.050		438.681.690	354.213.267	84.849.924	551.729.210	263.244.105	283.582.645	42.296.765	139.073.920	**3.015.506.966**
1807	697.502.550	6.817.900		330.558.470	361.342.485	46.967.480	349.788.084	152.467.110	228.340.645	23.372.065	80.462.450	**2.277.619.239**
1808	154.574.810	2.074.400		18.775.608	189.867.960	18.073.550	98.635.505	18.593.560	46.012.170	2.693.700	35.742.280	**585.043.543**
1809	208.270.020	116.914.500		18.666.020	282.901.240	54.479.565	181.380.740	76.076.940	93.954.100	16.321.585	62.983.990	**1.111.948.700**
1810	341.575.740	9.685.100		7.942.800	165.178.070	36.096.900	154.161.260	26.138.100	97.471.755	19.626.000	68.022.830	**925.898.555**
1811	246.855.400	50.731.200		3.379.300	175.131.530	37.450.460	174.170.010	47.736.100	78.201.210	24.235.980	80.067.920	**917.959.110**
1812	291.595.920	6.345.000	9.757.850	1.909.200	161.618.200	29.868.945	185.653.450	12.140.400	119.243.960	12.712.215	66.679.950	**897.525.090**
1813	674.032.490	2.145.250	162.100	7.055.980	128.555.600	11.997.220	186.845.005	1.994.600	121.295.000	9.503.480	67.098.850	**1.210.685.575**
1814	680.365.075	11.003.800	7.005.790	9.773.820	139.207.590	53.685.890	267.423.125	4.837.600	108.114.905	26.719.415	114.914.745	**1.423.051.755**
1815	996.137.560	205.040.210	14.881.940	12.533.390	297.370.480	76.350.780	341.378.245	6.670.400	175.093.050	19.732.290	69.088.750	**2.214.277.095**
1816	1.383.317.290	555.050.300	11.858.000	11.353.640	212.953.520	28.175.340	424.954.075	51.675.700	152.028.280	26.709.280	124.594.065	**2.982.669.490**

continuação

RIO DE JANEIRO

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817	964.585.020	513.994.960	2.822.340	4.084.400	180.923.520	19.553.240	403.110.730	65.254.160	109.102.270	22.370.695	107.173.090	**2.392.974.425**
1818	1.025.638.280	255.832.925	3.048.400	19.196.170	323.606.320	19.284.920	436.711.475	32.568.520	172.711.430	30.054.365	96.626.360	**2.415.279.165**
1819	1.346.544.300	218.913.120	1.814.100	7.742.800	187.291.020	11.045.440	425.166.066	13.944.130	196.940.640	21.855.750	102.705.200	**2.533.962.566**
1820	1.196.013.190	14.416.300	4.022.420	10.242.720	102.756.170	11.523.300	435.595.615	1.993.735	133.585.910	28.777.710	124.923.920	**2.063.850.990**
1821	828.128.360	20.517.350	98.540	7.938.200	109.183.340	2.618.390	492.727.090	32.216.100	147.959.530	31.004.475	97.126.240	**1.769.517.615**
1822												
1823	673.223.778	2.274.280	2.676.960	744.000	199.965.780		194.589.920	45.683.070	80.217.505	19.454.710	39.024.640	**1.257.854.643**
1824	193.917.240	3.213.500			135.814.120	989.120	188.926.140	150.487.070	55.577.250	25.897.040	58.264.180	**813.085.660**
1825	769.150.570	20.146.440	1.360.000	1.167.240	104.475.210	3.393.260	432.701.430	87.115.170	113.243.000	38.775.990	134.791.050	**1.706.319.360**
1826	770.378.320	32.718.520	4.615.420	4.449.380	63.983.880	4.149.800	264.989.812	93.507.040	96.934.450	29.980.630	95.786.450	**1.461.493.702**
1827	782.386.635	19.687.150	19.420.280	12.382.080	51.110.440	2.998.740	293.217.700	37.192.600	89.457.600	21.670.350	112.918.578	**1.442.442.153**
1828	740.370.084	21.898.250	1.082.700	13.334.740	58.876.020	978.030	215.954.940	7.138.780	142.464.645	23.317.670	97.265.870	**1.322.681.729**
1829	599.025.590	32.031.730	3.873.640	16.896.750	88.158.510	6.044.328	333.562.400	28.957.150	139.777.980	35.931.410	212.141.360	**1.496.400.848**
1830	538.705.155	57.287.400	3.709.232	2.263.360	74.973.100	3.604.175	303.423.750	4.600.040	146.007.980	31.972.190	168.969.490	**1.335.515.872**
1831	224.275.434	12.993.330	1.118.800	1.839.460	36.172.220	4.132.200	118.196.075	6.021.900	40.693.395	11.315.420	83.339.950	**540.098.184**
Total	**22.411.844.669**	**2.264.624.375**	**93.328.512**	**7.162.645.872**	**8.273.445.539**	**1.404.601.298**	**21.417.036.433**	**6.074.122.655**	**6.803.289.093**	**950.166.867**	**3.635.725.192**	**80.490.830.505**
%	**27,8**	**2,8**	**0,1**	**8,9**	**10,3**	**1,7**	**26,6**	**7,5**	**8,5**	**1,2**	**4,5**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

BAHIA

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	381.414.708			129.959.402	533.879.680	35.712.557	450.218.644	341.627.955	130.120.693	15.900.149	50.808.616	**2.069.642.404**
1797	323.704.418			157.575.786	340.640.947	33.381.280	856.805.099	746.531.338	175.746.674	11.120.909	88.576.394	**2.734.082.845**
1798	546.946.833	8.012.700		310.639.144	485.261.996	37.337.206	1.131.500.481	724.124.346	184.423.177	11.709.786	69.709.786	**3.509.665.455**
1799	592.143.902			410.854.260	521.973.470	52.922.524	1.217.191.505	776.370.280	161.448.067	12.083.760	73.313.580	**3.818.301.348**
1800	340.937.255			213.762.100	335.545.460	38.411.250	900.922.515	245.089.480	136.174.737	17.075.080	78.063.560	**2.305.981.437**
1801	354.635.685	12.560.900		121.428.575	484.089.891	42.138.180	1.163.680.295	486.487.133	217.337.705	22.246.265	80.796.171	**2.985.400.800**
1802	424.135.060	6.913.000		199.018.570	340.514.190	63.629.132	761.954.252	452.684.500	171.495.007	18.623.040	66.980.410	**2.505.947.161**
1803	498.234.530	120.606.796		321.720.397	447.563.036	111.415.590	813.320.791	498.398.330	136.108.292	19.716.305	74.678.865	**3.041.762.932**
1804	525.065.570	116.431.000		222.988.190	386.648.077	83.662.665	788.420.240	449.053.068	192.928.660	18.035.875	74.688.500	**2.857.921.845**
1805	452.724.400	81.838.010		246.243.680	329.322.198	46.793.945	652.276.815	256.175.010	177.453.720	15.640.350	81.874.892	**2.340.343.020**
1806	520.484.950	6.500.800		140.454.035	335.548.375	46.453.490	506.891.695	296.449.270	159.291.510	18.796.590	79.598.250	**2.110.468.965**
1807	485.732.140	21.108.000		131.363.560	382.385.990	33.240.160	257.995.050	213.049.780	196.070.123	15.046.525	55.223.198	**1.791.214.526**
1808	112.681.350	2.101.900		8.996.916	156.575.080	4.234.800	52.795.835	11.790.820	20.823.493	5.311.625	9.382.760	**384.694.579**
1809	138.728.890	34.114.794		17.758.680	236.437.880	28.426.940	117.026.030	160.907.520	53.728.500	25.618.115	37.760.475	**850.507.824**
1810	180.904.990	31.189.120		3.249.000	162.765.300	24.386.490	119.892.180	44.146.180	77.634.820	14.748.720	56.930.220	**715.847.020**
1811	169.253.660	9.394.000		528.800	173.966.720	11.062.200	67.408.940	17.579.000	39.204.660	10.655.330	38.071.960	**537.125.270**
1812	250.495.640	3.085.200	5.550.290	2.502.100	113.761.980	9.720.980	72.985.920	42.491.680	53.494.490	10.309.790	49.805.960	**614.204.030**
1813	362.495.290	3.810.000		2.820.000	166.489.100	7.903.260	102.105.570	5.850.100	81.036.130	11.908.950	54.065.120	**798.483.520**
1814	342.506.080	372.928.400	29.593.860	10.852.380	199.793.100	17.426.110	151.530.470	9.267.920	80.073.790	14.033.380	91.487.370	**1.319.492.860**
1815	479.088.660	1.063.880.120	11.411.530	7.928.800	256.939.650	31.350.450	178.322.050	46.142.280	106.881.280	16.690.410	99.538.598	**2.298.173.828**
1816	528.948.900	1.280.940.000	12.793.360	6.757.580	286.315.400	10.172.500	247.321.685	135.997.800	130.162.470	12.992.060	77.171.890	**2.729.573.645**

continuação

BAHIA

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817	559.564.770	952.564.662	10.430.410	4.436.000	167.423.930	4.012.900	236.659.420	188.541.210	112.479.720	14.765.390	80.528.970	**2.331.407.382**
1818	645.125.500	623.425.480	3.272.900	4.797.750	238.683.090	7.230.380	335.816.685	86.844.380	125.117.980	23.953.875	78.678.520	**2.172.946.540**
1819	635.614.080	32.622.620	3.471.660	5.822.150	155.269.150	13.006.550	336.207.015	47.252.510	147.652.330	23.371.220	120.254.200	**1.520.543.485**
1820	623.977.170	24.677.475	1.639.680	2.241.360	135.088.350	3.648.400	209.411.460	44.942.700	73.440.570	20.032.810	89.920.175	**1.229.020.150**
1821	504.134.270	45.386.140	82.360	2.840.940	132.510.750	1.416.200	280.801.950	39.950.200	66.807.500	22.646.335	103.495.265	**1.200.071.910**
1822												
1823	187.440.335	50.618.400		369.600	23.743.200		46.699.600	456.720	11.482.540	1.606.430	10.171.490	**332.588.315**
1824	29.854.580				30.343.965	389.520	125.339.980	10.995.000	6.225.460	6.841.860	12.204.453	**222.194.818**
1825	175.233.390	138.400		771.600	44.575.040	1.428.640	135.586.690	52.644.520	21.874.500	16.853.535	63.904.650	**513.010.965**
1826	283.877.530	1.919.650	10.930.600	472.160	53.665.170	1.280.820	143.533.030	35.157.400	44.776.770	13.070.815	50.693.460	**639.377.405**
1827	352.613.060	9.132.923	374.400	2.000.980	63.158.130	421.980	128.790.800	82.238.000	50.830.295	7.849.580	64.821.140	**762.231.288**
1828	382.789.270	1.362.350	3.133.120	196.800	36.446.240	274.480	133.944.880	36.468.980	71.083.370	9.035.630	55.762.920	**730.498.040**
1829	254.531.510	7.828.250	1.042.120	173.300	68.342.990	1.121.310	158.822.160	20.587.400	60.532.570	6.533.810	81.179.985	**660.695.405**
1830	300.247.260	6.118.360	1.718.460	123.200	41.743.010	958.460	219.765.350	4.264.880	57.791.150	9.728.498	64.081.440	**706.540.068**
1831	93.902.530	1.367.650	212.000		34.806.410	606.000	38.225.440	1.239.750	30.185.015	2.937.230	45.233.780	**248.715.805**
Total	**13.040.168.166**	**4.932.577.100**	**95.656.750**	**2.691.647.795**	**7.902.216.945**	**805.577.349**	**13.140.170.522**	**6.611.797.440**	**3.561.917.768**	**497.490.032**	**2.309.457.023**	**55.588.676.890**
%	**23,5**	**8,9**	**0,2**	**4,8**	**14,2**	**1,4**	**23,6**	**11,9**	**6,4**	**0,9**	**4,2**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

PERNAMBUCO

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	221.689.699	132.955.000		73.017.653	312.956.679	17.419.089	325.871.029	201.892.973	61.721.771	6.279.053	29.127.501	**1.382.930.447**
1797	209.117.984	19.405.000		74.200.517	168.522.875	13.143.792	465.227.158	224.429.703	59.521.953	5.207.034	31.495.870	**1.270.271.886**
1798	373.779.345	13.386.500		93.810.795	981.252.067	12.182.919	235.422.070	54.355.560	51.366.848	4.386.255	37.199.300	**1.857.141.659**
1799	448.464.162			279.041.500	753.890.365	37.011.433	1.235.327.252	469.315.350	82.092.290	10.715.944	52.642.480	**3.368.500.776**
1800	267.110.470			162.750.350	250.969.065	39.410.360	747.857.015	150.290.500	75.203.950	4.203.995	35.549.500	**1.733.345.205**
1801	181.037.510	7.944.240		73.697.350	179.966.350	36.643.100	537.926.865	214.103.440	89.857.830	9.649.905	46.616.020	**1.377.442.610**
1802	376.822.710	169.902.600		138.073.828	329.666.772	117.356.330	798.012.272	260.409.220	104.246.387	6.937.770	60.138.020	**2.361.565.909**
1803	270.469.560	476.557.340		114.666.162	166.071.115	54.306.490	417.323.520	135.972.600	69.198.435	5.278.270	38.040.010	**1.747.883.502**
1804	356.104.760	791.512.850		104.089.890	303.897.160	99.865.575	807.328.345	248.895.351	95.388.250	9.185.510	63.386.965	**2.879.654.656**
1805	314.273.920	574.157.710		140.874.100	450.982.252	65.405.740	757.878.670	153.272.910	94.040.460	9.294.035	53.374.110	**2.613.553.907**
1806	365.241.680	108.246.200		80.716.190	290.031.375	60.407.834	536.359.075	182.560.510	97.642.585	11.158.850	56.430.990	**1.788.795.289**
1807	466.028.110	234.060.510		116.624.710	427.371.210	30.155.000	383.958.575	222.520.535	137.612.795	10.613.453	45.461.730	**2.074.406.628**
1808	61.185.050	73.735.600		2.416.200	125.458.560	6.702.200	41.080.425	375.920	15.268.050	817.470	9.173.780	**336.213.255**
1809	262.291.520	231.575.100		23.925.500	155.909.070	18.242.170	95.368.040	58.111.280	39.487.250	8.254.290	47.398.540	**940.562.760**
1810	167.454.750	259.736.800		1.105.680	118.057.580	7.594.100	94.920.536	37.028.220	20.155.640	10.031.925	26.709.120	**742.794.351**
1811	172.342.030	126.216.500		550.000	365.078.350	5.304.200	88.368.560	5.262.730	31.293.140	10.189.450	30.345.760	**834.950.720**
1812	146.100.520	43.205.200	3.225.900	5.576.900	122.251.960	3.309.000	67.870.810	27.499.200	39.183.520	7.643.095	22.648.460	**488.514.565**
1813	411.063.780	12.599.400	28.805.400	4.705.890	135.736.000	10.274.000	206.874.205	103.705.430	45.600.782	10.853.030	38.444.730	**1.008.662.647**
1814	390.945.300	916.979.250	13.306.990	4.853.520	202.640.540	6.366.520	189.113.190	36.489.320	71.134.975	13.251.760	48.226.500	**1.893.307.865**
1815	490.116.590	945.788.760	13.048.080	2.126.200	124.552.800	10.758.420	240.484.650	82.492.780	87.591.925	11.425.670	51.887.390	**2.060.273.265**
1816	486.294.760	1.087.289.770	34.920.395	2.234.140	277.045.930	11.220.580	295.291.810	181.267.050	133.811.350	19.093.860	58.868.180	**2.587.337.825**

continuação

PERNAMBUCO

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817	582.005.490	908.063.400	14.451.280	2.868.980	221.529.020	7.186.500	230.490.070	135.712.790	133.906.680	13.905.080	66.559.070	2.316.678.360
1818	676.414.030	278.289.160	9.762.955	3.994.480	299.900.660	4.680.410	325.575.630	147.464.940	107.792.700	12.376.700	59.594.355	1.925.846.020
1819	688.682.990	35.888.550	725.960	4.346.300	183.817.300	5.036.800	315.327.540	79.491.090	97.150.140	12.436.490	63.727.640	1.486.630.800
1820	464.149.300	10.257.970	4.059.190	4.639.760	200.441.840	2.111.140	212.524.015	38.641.600	79.548.470	12.535.140	54.068.045	1.082.976.470
1821	494.526.240	40.476.550	640.370	644.400	158.986.660	173.200	193.783.800	39.427.110	112.494.500	15.472.355	64.530.830	1.121.156.015
1822												
1823	433.410.488	83.613.000	21.548.620	628.800	124.702.400	621.040	186.013.215	78.976.400	51.573.270	18.722.629	38.514.790	1.038.324.652
1824	65.345.580	1.302.200	371.200	2.956.390	42.512.590	164.400	98.689.415	26.720.900	18.609.090	13.603.438	34.866.480	305.141.683
1825	288.017.170	2.109.900	3.457.080	1.727.990	127.348.120	1.071.030	263.377.480	77.841.540	73.320.910	26.254.520	67.253.150	931.778.890
1826	285.507.005	5.489.080	6.112.200	133.200	60.555.900	276.200	116.838.390	13.292.940	58.911.750	7.073.855	55.720.320	609.910.840
1827	271.305.780	11.023.810	1.940.100	795.600	32.388.530	615.600	99.937.390	12.078.200	61.605.920	7.886.265	50.900.260	550.477.455
1828	301.978.860	661.250	4.628.390	1.310.960	5.732.620	186.150	131.080.750	7.804.716	39.986.485	14.504.510	58.279.045	566.153.736
1829	429.345.990	2.121.200	506.120	1.060.000	64.593.600	585.460	165.528.220	4.659.220	69.770.420	7.961.110	106.225.940	852.357.280
1830	236.050.645	7.155.505	643.800	660.600	34.985.760	77.000	116.083.640	2.997.740	46.770.020	9.147.215	76.500.740	531.072.665
1831	160.599.155	3.016.500		52.000	20.293.430	129.100	61.254.600	522.600	23.153.040	3.367.200	41.439.755	313.827.380
Total	**11.815.272.933**	**7.614.722.405**	**162.154.030**	**1.524.876.535**	**7.820.096.505**	**685.992.882**	**11.084.368.227**	**3.715.882.368**	**2.476.013.581**	**359.717.131**	**1.721.345.376**	**48.980.441.973**
%	**24,1**	**15,5**	**0,3**	**3,1**	**16,0**	**1,4**	**22,6**	**7,6**	**5,1**	**0,7**	**3,5**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

MARANHÃO

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	110.854.189	31.347.000		29.525.407	173.809.490	14.982.429	138.519.688	67.192.468	41.456.761	2.178.168	24.734.445	**634.600.045**
1797	106.305.513	4.261.000		18.011.974	106.909.073	9.638.294	108.705.650	63.318.678	26.935.714	2.465.708	15.446.817	**461.998.421**
1798	213.979.345	18.886.500		28.810.795	131.252.067	12.182.919	236.422.070	54.355.560	51.666.848	4.381.255	29.199.300	**781.136.659**
1799	257.301.720	25.179.940		34.263.235	321.540.145	18.257.290	478.993.200	126.466.750	58.632.985	5.576.033	45.381.165	**1.371.592.463**
1800	85.525.930	21.825.000		25.240.625	201.640.295	11.944.980	331.948.695	49.326.000	55.815.389	2.387.525	33.495.060	**819.149.499**
1801	181.996.426	16.912.370		17.503.500	194.615.620	17.996.400	182.317.715	83.378.680	42.423.941	5.167.500	35.528.570	**777.840.722**
1802	237.147.280	155.209.840		37.513.199	216.644.349	16.316.560	266.170.372	83.385.370	67.419.417	6.669.305	56.274.065	**1.142.749.757**
1803	236.698.400	398.582.880		27.366.341	165.518.075	17.800.600	165.605.800	49.142.550	70.467.797	4.857.296	49.754.630	**1.185.794.369**
1804	256.352.870	232.961.600		22.744.108	92.888.995	15.907.195	201.516.910	33.352.771	70.109.000	4.974.840	46.795.610	**977.603.899**
1805	231.487.390	97.175.600		28.026.900	108.505.870	22.869.675	122.059.934	23.879.110	67.048.850	6.357.370	46.206.720	**753.617.419**
1806	258.288.250	27.542.490		25.628.890	223.524.970	20.364.455	111.103.430	54.674.430	54.101.337	7.073.235	49.299.880	**831.601.367**
1807	137.796.030	69.292.995		11.095.700	141.609.835	6.061.350	56.750.990	40.105.555	32.207.805	5.656.360	25.790.150	**526.366.770**
1808	61.317.450	24.640.000		84.000	11.779.330	898.220	16.226.195	6.610.260	5.323.786	824.201	5.952.500	**133.655.942**
1809	98.557.300	82.500.910		1.138.280	73.828.260	3.347.990	25.142.720	13.225.270	16.048.450	1.272.520	15.206.010	**330.267.710**
1810	106.819.760	122.764.200		1.514.120	52.690.560	5.876.240	29.627.780	23.958.935	23.788.260	3.435.285	21.212.350	**391.687.490**
1811	97.340.020	36.739.000	933.350	2.450.220	70.091.450	7.722.200	36.404.270	9.617.025	45.632.380	4.262.745	35.093.930	**346.286.590**
1812	108.520.180	1.078.200	3.530.530	1.716.800	25.144.160	2.604.100	23.550.660	12.996.680	29.147.070	3.519.120	21.155.610	**232.963.110**
1813	193.830.570	3.416.100	740.100	886.200	20.009.200	3.413.780	24.220.010	21.065.750	23.875.000	2.994.890	21.521.800	**315.973.400**
1814	288.274.710	188.887.350	3.068.000	696.840	35.396.125	1.822.080	40.701.350	41.719.230	34.696.089	4.165.080	28.649.830	**668.076.684**
1815	238.449.100	599.593.600	3.302.400	1.042.010	38.390.220	5.977.600	51.018.510	45.737.840	62.395.820	4.626.665	37.939.140	**1.088.472.905**
1816	408.792.970	592.692.800	5.680.440	3.148.950	126.179.280	2.814.769	86.900.110	119.119.840	80.395.920	3.525.700	44.161.650	**1.473.412.429**

continuação

MARANHÃO

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817	382.917.520	173.021.260	5.729.950	10.754.400	118.526.780	1.514.000	111.195.760	63.118.920	103.548.460	6.061.700	59.455.020	**1.035.843.770**
1818	295.439.680	36.587.400	4.192.220	2.044.900	63.449.180	1.309.400	58.083.085	88.247.590	75.892.090	4.277.060	62.305.290	**691.827.895**
1819	354.331.950	5.685.480	483.840	574.200	27.019.630	457.200	36.848.150	57.865.740	62.878.125	6.050.800	50.550.615	**602.745.730**
1820	367.873.190	4.606.525	1.149.000	3.714.600	42.111.280	776.300	45.508.275	25.316.650	38.657.590	8.121.923	45.101.856	**582.937.189**
1821	179.007.130	1.636.790		1.711.100	39.771.000	724.760	51.767.924	28.744.720	36.933.000	3.471.875	43.297.220	**387.065.519**
1822												
1823	99.662.900	801.330	1.409.180		34.878.820		36.965.750	5.145.740	17.524.110	3.023.070	19.339.180	**218.750.080**
1824	44.301.190	122.800			13.074.200		17.885.520	5.078.200	7.024.550	3.903.045	15.570.920	**106.960.425**
1825	62.060.460	88.400		1.099.200	30.316.780		35.272.350	5.274.700	19.801.970	2.671.158	31.143.680	**187.728.698**
1826	182.570.950	984.400	415.340	727.720	31.156.155	498.000	59.055.320	3.340.940	63.534.816	5.260.135	47.574.220	**395.117.996**
1827	149.185.440	3.091.450	2.890.280	593.600	9.483.400	422.720	24.277.165	2.807.820	31.028.480	2.314.160	25.449.420	**251.543.935**
1828	146.358.550	1.966.600		200.400	5.415.640	143.400	18.718.440	944.600	21.293.710	3.645.110	30.222.320	**228.908.770**
1829	144.762.610	3.433.700	223.200	702.300	3.301.600	78.000	29.737.275	3.541.880	34.431.270	2.417.915	84.315.325	**306.945.075**
1830	115.861.160	1.728.000	329.260	2.924.500	16.811.220	630.400	31.831.950	3.724.100	40.007.730	3.228.390	52.038.302	**269.115.012**
1831	39.847.825	8.727.450		942.100	9.314.430	0	25.391.015	1.228.000	31.378.110	1.751.905	37.997.782	**156.578.617**
Total	**6.479.815.958**	**2.993.970.960**	**34.077.090**	**344.397.114**	**2.976.597.484**	**225.353.306**	**3.316.444.038**	**1.317.008.352**	**1.543.522.630**	**142.569.047**	**1.293.160.382**	**20.666.916.361**
%	**31,4**	**14,5**	**0,2**	**1,7**	**14,4**	**1,1**	**16,0**	**6,4**	**7,5**	**0,7**	**6,3**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

PARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	98.371.973	6.770.000		5.049.068	65.439.753	7.601.118	63.785.712	36.505.774	27.456.171	2.193.434	17.270.052	330.443.055
1797	60.943.684	584.800		3.735.180	30.775.463	2.192.064	70.396.412	26.841.126	16.413.989	934.942	13.630.271	226.447.931
1798	121.579.741	3.840.600		17.859.599	94.867.413	8.820.750	221.053.140	71.642.694	46.638.706	4.581.255	17.278.765	608.162.663
1799	118.880.540	6.483.600		22.788.320	112.637.025	6.014.997	147.990.155	98.010.060	31.662.451	3.223.320	17.419.395	565.109.863
1800	51.465.800	7.035.600		17.768.654	107.400.765	3.073.240	120.940.530	53.476.200	34.600.840	1.347.690	21.266.670	418.375.989
1801	72.057.580	3.308.200		2.962.420	18.951.380	638.520	59.675.000	15.087.400	12.929.310	464.545	8.260.340	194.334.695
1802	111.222.700	7.036.380		10.214.684	95.171.025	9.778.335	158.297.830	59.642.780	50.784.552	4.682.505	31.122.365	537.953.156
1803	159.450.130	3.624.800		7.827.092	42.083.170	8.348.870	81.108.145	42.069.860	38.525.657	2.256.550	21.403.710	406.697.984
1804	179.014.840	59.688.790		16.964.898	74.825.010	13.341.660	141.993.645	62.556.512	66.697.020	3.119.145	26.891.550	645.093.070
1805	198.101.415	44.297.700		11.796.440	97.977.790	9.951.670	104.356.050	50.241.855	69.035.825	6.085.900	33.768.882	625.613.527
1806	223.343.470	3.452.850		13.699.620	136.091.470	9.770.455	112.248.167	59.339.170	50.785.100	4.945.005	38.883.995	652.559.302
1807	94.419.800	1.142.480		5.065.620	39.923.950	6.791.130	50.439.390	32.597.810	18.741.185	2.573.585	15.203.435	266.898.385
1808	36.595.800			642.800	3.785.780	2.088.000	11.316.390	2.058.740	8.262.080	1.041.140	3.834.300	69.625.030
1809	89.912.460	5.711.000		902.630	15.073.460	1.122.500	15.874.555	10.601.760	25.412.940	1.959.297	13.430.990	180.001.592
1810	39.498.800	1.616.000		1.620.260	20.048.130	1.323.780	14.539.041	43.494.460	16.941.920	2.278.610	14.939.510	156.300.511
1811	43.067.220	413.200	1.361.340	566.920	27.360.020	2.591.300	13.543.405	9.479.860	29.782.860	3.659.815		131.825.940
1812	90.036.840	775.000	11.288.020	2.321.750	8.617.420	2.165.920	25.730.610	29.182.800	33.560.310	2.606.360	16.226.930	222.511.960
1813	103.462.140	1.469.000	23.021.850	2.842.700	15.741.640	1.873.800	20.891.680	44.304.600	27.652.620	2.388.950	9.782.470	253.431.450
1814	119.101.340	35.104.200	14.569.650	3.252.630	40.074.790	4.250.180	55.035.540	44.690.060	38.293.480	4.448.260	21.113.340	379.933.470
1815	165.357.580	56.922.200	18.914.620	3.667.360	40.401.200	6.497.600	67.671.430	76.507.560	72.431.570	3.545.250	34.647.690	546.564.060
1816	192.352.740	4.124.700	4.749.600	4.323.130	51.209.960	5.500.450	68.684.130	53.042.300	77.730.900	4.393.390	29.947.065	496.058.365

continuação

PARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817	192.352.740	4.124.700	4.749.600	4.323.130	51.209.960	5.500.450	68.684.130	53.042.300	77.730.900	4.393.390	29.947.065	**496.058.365**
1818	144.689.090	2.175.110	6.924.060	4.850.600	62.710.500	2.820.300	74.857.150	46.288.550	74.226.340	3.758.420	20.824.050	**444.124.170**
1819	178.971.530	22.347.200	4.738.820	4.293.800	85.530.920	1.387.820	83.140.290	103.135.360	91.697.290	4.798.230	35.073.730	**615.114.990**
1820	174.901.600	687.800	2.015.770	6.252.800	22.033.280		52.168.700	51.570.120	64.630.715	4.611.811	39.988.850	**418.861.446**
1821	114.602.906	1.059.090	61.200	1.073.440	22.766.260	262.800	62.169.850	24.702.420	57.657.010	4.370.730	25.508.600	**314.234.306**
1822												
1823	81.492.498	16.519.400	604.220	2.634.560	25.846.820		36.139.300	17.411.850	36.866.555	2.675.295	22.343.790	**242.534.288**
1824	32.270.320		281.200		2.602.000		15.192.340	7.919.400	834.920	494.190	7.259.400	**66.853.770**
1825	52.514.710		1.278.960	102.600	13.384.650	137.600	40.232.520	27.905.040	25.238.865	3.621.400	22.464.645	**186.880.990**
1826	102.256.880	367.800	620.440	1.305.100	22.223.750	411.080	54.870.770	12.807.920	60.640.580	3.033.030	36.778.960	**295.316.310**
1827	92.094.920	56.000	3.789.840	1.853.280	15.320.580	195.900	24.363.020	5.514.100	54.387.080	2.267.860	31.535.290	**231.377.870**
1828	81.846.440	44.580	62.080	1.280.440	11.064.200	272.600	10.821.830	8.258.000	35.217.425	1.940.610	23.606.530	**174.414.735**
1829	70.389.440	466.600	6.551.250	677.700	12.555.180	1.677.380	23.758.330	4.696.885	44.622.610	3.765.420	42.666.810	**211.827.605**
1830	78.660.631	651.800	2.227.520	2.340.100	7.807.020	234.200	24.533.340	7.095.360	42.711.360	2.774.550	27.573.210	**196.609.091**
1831	78.209.545	84.800	5.938.360	502.400	2.505.740	340.200	19.807.930	1.162.700	23.330.355	2.296.840	17.502.825	**151.681.695**
Total	**3.843.489.843**	**301.985.980**	**113.748.400**	**187.361.725**	**1.496.017.474**	**126.976.669**	**2.216.310.457**	**1.292.883.386**	**1.484.131.491**	**107.530.724**	**789.395.480**	**11.959.831.629**
%	**32,1**	**2,5**	**1,0**	**1,6**	**12,5**	**1,1**	**18,5**	**10,8**	**12,4**	**0,9**	**6,6**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

PARAÍBA

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	10.700.858	19.754.000			1.083.874		2.704.100	7.642.261	394.729			**42.279.822**
1797	2.702.783	9.468.000		1.444.775	4.527.549	548.781	10.743.475	7.708.855	1.414.914	140.815	716.332	**39.416.279**
1798	11.009.460	3.363.400		1.535.090	3.621.420	831.488	7.615.790	2.039.336	1.420.480	103.290	315.100	**31.854.854**
1799	21.902.730	10.465.000		1.686.450	8.373.640	171.362	18.246.385	6.770.220	1.189.055	133.800	1.023.000	**69.961.642**
1800	7.651.870	10.885.000		4.799.900	14.259.420	472.530	18.481.720	14.049.080	3.650.370	445.500	1.125.460	**75.820.850**
1801	1.780.500			1.042.580	664.200	233.000	4.441.200	1.927.400	2.397.360		868.040	**13.354.280**
1802	4.383.060	200.000		1.536.409	6.069.330	444.000	4.090.850	4.334.200	2.875.537		628.648	**24.562.034**
1803												
1804												
1805												
1806												
1807												
1808												
1809												
1810												
1811												
1812												
1813												
1814												
1815												
1816												

continuação

PARAÍBA

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817												
1818												
1819												
1820												
1821												
1822												
1823												
1824												
1825												
1826												
1827												
1828												
1829												
1830												
1831												
Total	60.131.261	54.135.400	0	12.045.204	38.599.433	2.701.161	66.323.520	44.471.352	13.342.445	823.405	4.676.580	297.249.761
%	20,2	18,2	0,0	4,1	13,0	0,9	22,3	15,0	4,5	0,3	1,6	100,0

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

SANTOS

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796	18.154.031	10.692.000		4.709.220	1.281.002	236.760	5.703.700	3.463.696	1.742.562		297.568	**46.280.539**
1797	22.531.410			7.625.775	7.758.345	478.482	23.058.158	6.347.136	2.545.866	102.960	1.845.273	**72.293.405**
1798	10.239.210				188.757		4.711.210	1.610.900			65.140	**16.815.217**
1799	10.978.800			7.324.680	1.393.380	228.800	8.325.640	1.797.300	1.028.250	219.410	1.503.540	**32.799.800**
1800												
1801												
1802												
1803												
1804												
1805												
1806												
1807												
1808												
1809												
1810												
1811												
1812												
1813												
1814												
1815												
1816												

continuação

SANTOS

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817												
1818												
1819												
1820												
1821												
1822												
1823												
1824												
1825												
1826												
1827												
1828												
1829												
1830												
1831												
Total	61.903.451	10.692.000		19.659.675	10.621.484	944.042	41.798.708	13.219.032	5.316.678	322.370	3.711.521	168.188.961
%	36,8	6,4		11,7	6,3	0,6	24,9	7,9	3,2	0,2	2,2	100,0

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

CEARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LANIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1796												
1797												
1798												
1799												
1800												
1801												
1802												
1803	2.123.400			435.000	4.036.446		39.662.910	6.040.000	464.560		571.500	**53.333.816**
1804	5.344.160			7.005.100	8.007.890	1.865.200	26.032.590	6.629.830	5.939.880	149.750	3.014.730	**63.989.130**
1805	5.166.050			267.040	2.168.740	505.700	1.848.280	10.644.950	383.760	86.320	631.400	**21.702.240**
1806	4.511.500			1.944.900	7.448.600	1.271.550	3.629.640	5.479.140	1.644.960	204.840	1.031.480	**27.166.610**
1807	9.264.460				448.000		3.097.000	1.374.700			467.750	**14.651.910**
1808					1.760.700				195.040			**1.955.740**
1809	12.543.000			144.000	266.500	898.875	1.882.000	4.441.850	3.695.460		574.820	**24.446.505**
1810												
1811	2.720.000										21.898.290	**24.618.290**
1812	4.996.740		247.400		427.800		460.800	387.100	1.408.980	86.940	218.660	**8.234.420**
1813												
1814	7.500.000										94.400	**7.594.400**
1815	1.941.880	13.000.000	1.532.320		560.480	118.800	5.131.120	1.198.580	1.552.610	83.870	1.014.900	**26.134.560**
1816	6.209.560	7.000.000	3.774.490	2.064.600	1.889.600	288.000	6.841.130	2.719.450	2.632.440	46.960	1.704.820	**35.171.050**

continuação

CEARÁ

ANO	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLESES	LANIFÍCIOS	LANIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
1817	12.377.930		3.103.010	2.124.820	4.260.400	1.753.000	12.470.500	6.569.880	2.279.720	105.020	1.815.540	**46.859.820**
1818	13.698.750	401.135	22.944.420	3.294.050	17.771.140	1.799.620	26.063.320	17.655.180	9.144.450	331.570	5.649.320	**118.752.955**
1819	18.636.520	7.000.000	14.637.550	2.224.100	12.241.600	1.695.080	19.788.850	9.077.210	8.335.830	698.280	9.278.540	**103.613.560**
1820	11.004.300	411.300	10.300.340	1.266.700	5.305.020	1.032.600	10.962.400	8.752.920	4.938.060	122.040	3.785.600	**57.881.280**
1821	7.377.550	2.540.000	3.915.300	1.416.700	5.500.940	907.050	14.452.440	3.734.430	2.847.370	473.560	5.659.220	**48.824.560**
1822												
1823	4.743.128		4.819.460		9.469.900		5.759.960	3.282.270	1.624.900		3.615.560	**33.315.178**
1824	4.843.400		683.000		1.999.900		5.884.520	2.427.000	992.740	354.200	552.204	**17.736.964**
1825	5.981.760		3.664.900	36.300	3.601.110		11.521.640	4.110.000	1.597.500	131.200	3.620.280	**34.264.690**
1826	6.812.640		860.200		3.554.250		12.326.212	818.480	2.033.560	756.450	3.355.520	**30.517.312**
1827	4.485.600		514.200	37.500	477.180		4.478.400	1.161.200	749.040	95.900	1.698.280	**13.697.300**
1828	4.348.710		14.593.630		2.552.300	38.800	8.877.440	4.452.960	4.218.550	80.000	1.365.860	**40.528.250**
1829	3.992.685		127.200		188.740		1.812.560	200.920	1.851.650	135.120	2.298.020	**10.606.895**
1830												
1831	6.851.000		60.000		25.600		2.682.340		2.323.040	377.720	2.362.080	**14.681.780**
Total	**167.474.723**	**30.352.435**	**85.777.420**	**22.260.810**	**93.962.836**	**12.174.275**	**225.666.052**	**101.158.050**	**60.854.100**	**4.319.740**	**76.278.774**	**880.279.215**
%	**19,0**	**3,4**	**9,7**	**2,5**	**10,7**	**1,4**	**25,6**	**11,5**	**6,9**	**0,5**	**8,7**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 45: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis) (réis e porcentagem).

REGIÕES (TOTAIS / %)	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLÊS	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS	TOTAL
RIO DE JANEIRO	22.411.844.669	2.264.624.375	93.328.512	7.162.645.872	8.273.445.539	1.404.601.298	21.417.036.433	6.074.122.655	6.803.289.093	950.166.867	3.635.725.192	80.490.830.505
	27,8	2,8	0,1	8,9	10,3	1,7	26,6	7,5	8,5	1,2	4,5	100,0
BAHIA	13.040.168.166	4.932.577.100	95.656.750	2.691.647.795	7.902.216.945	805.577.349	13.140.170.522	6.611.797.440	3.561.917.768	497.490.032	2.309.457.023	55.588.676.890
	23,5	8,9	0,2	4,8	14,2	1,4	23,6	11,9	6,4	0,9	4,2	100,0
PERNAMBUCO	11.815.272.933	7.614.722.405	162.154.030	1.524.876.535	7.820.096.505	685.992.882	11.084.368.227	3.715.882.368	2.476.013.581	359.717.131	1.721.345.376	48.980.441.973
	24,1	15,5	0,3	3,1	16,0	1,4	22,6	7,6	5,1	0,7	3,5	100,0
MARANHÃO	6.479.815.958	2.993.970.960	34.077.090	344.397.114	2.976.597.484	225.353.306	3.316.444.038	1.317.008.352	1.543.522.630	142.569.047	1.293.160.382	20.666.916.361
	31,4	14,5	0,2	1,7	14,4	1,1	16,0	6,4	7,5	0,7	6,3	100,0
PARÁ	3.843.489.843	301.985.980	113.748.400	187.361.725	1.496.017.474	126.976.669	2.216.310.457	1.292.883.386	1.484.131.491	107.530.724	789.395.480	11.959.831.629
	32,1	2,5	1,0	1,6	12,5	1,1	18,5	10,8	12,4	0,9	6,6	100,0
PARAÍBA	60.131.261	54.135.400		12.045.204	38.599.433	2.701.161	66.323.520	44.471.352	13.342.445	823.405	4.676.580	297.249.761
	20,2	18,2		4,1	13,0	0,9	22,3	15,0	4,5	0,3	1,6	100,0
SANTOS	61.903.451	10.692.000		19.659.675	10.621.484	944.042	41.798.708	13.219.032	5.316.678	322.370	3.711.521	168.188.961
	36,8	6,4		11,7	6,3	0,6	24,9	7,9	3,2	0,2	2,2	100,0
CEARÁ	167.474.723	30.352.435	85.777.420	22.260.810	93.962.836	12.174.275	225.666.052	101.158.050	60.854.100	4.319.740	76.278.774	880.279.215
	19,0	3,4	9,7	2,5	10,7	1,4	25,6	11,5	6,9	0,5	8,7	100,0

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

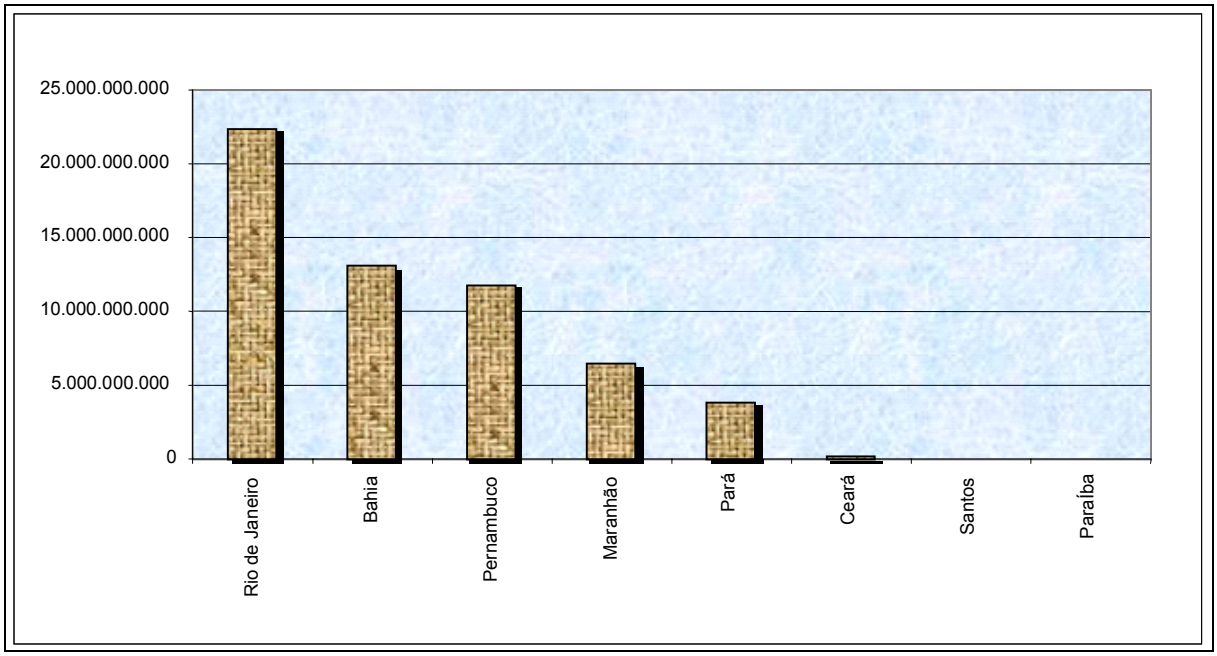
Tabela 46: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (porcentagem).

REGIÕES (%)	MANTIMENTOS	OURO E PRATA	MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLÊS	LANIFÍCIOS	LINIFÍCIOS	SEDAS	PRODUTOS DO REINO	PRODUTOS DA ÁSIA	METAIS	DROGAS	VÁRIOS GÊNEROS
RIO DE JANEIRO	38,7	12,4	16,0	59,9	28,9	43,0	41,6	31,7	42,7	46,1	37,0
BAHIA	22,5	27,1	16,4	22,5	27,6	24,7	25,5	34,5	22,3	24,1	23,5
PERNAMBUCO	20,4	41,8	27,7	12,7	27,3	21,0	21,5	19,4	15,5	17,4	17,5
MARANHÃO	11,2	16,4	5,8	2,9	10,4	6,9	6,4	6,9	9,7	6,9	13,2
PARÁ	6,6	1,7	19,5	1,6	5,2	3,9	4,3	6,7	9,3	5,2	8,0
PARAÍBA	0,1	0,3	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
SANTOS	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
CEARÁ	0,3	0,2	14,7	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,2	0,8
TOTAL %	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 40: Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

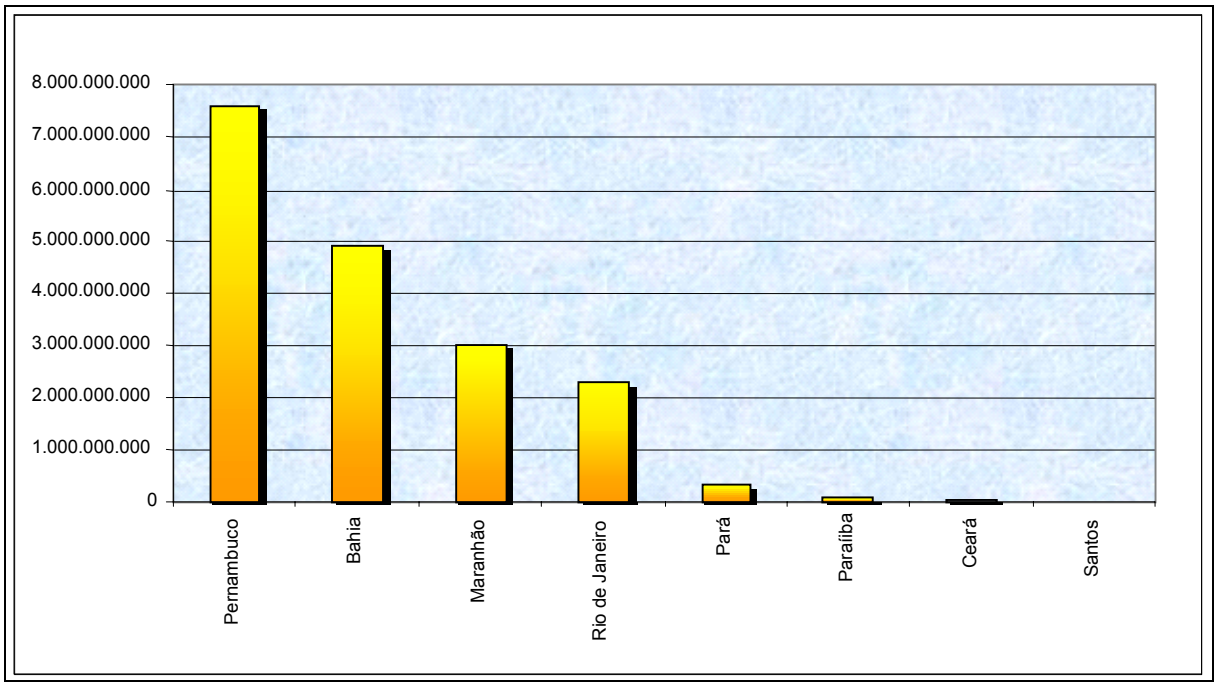
MANTIMENTOS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

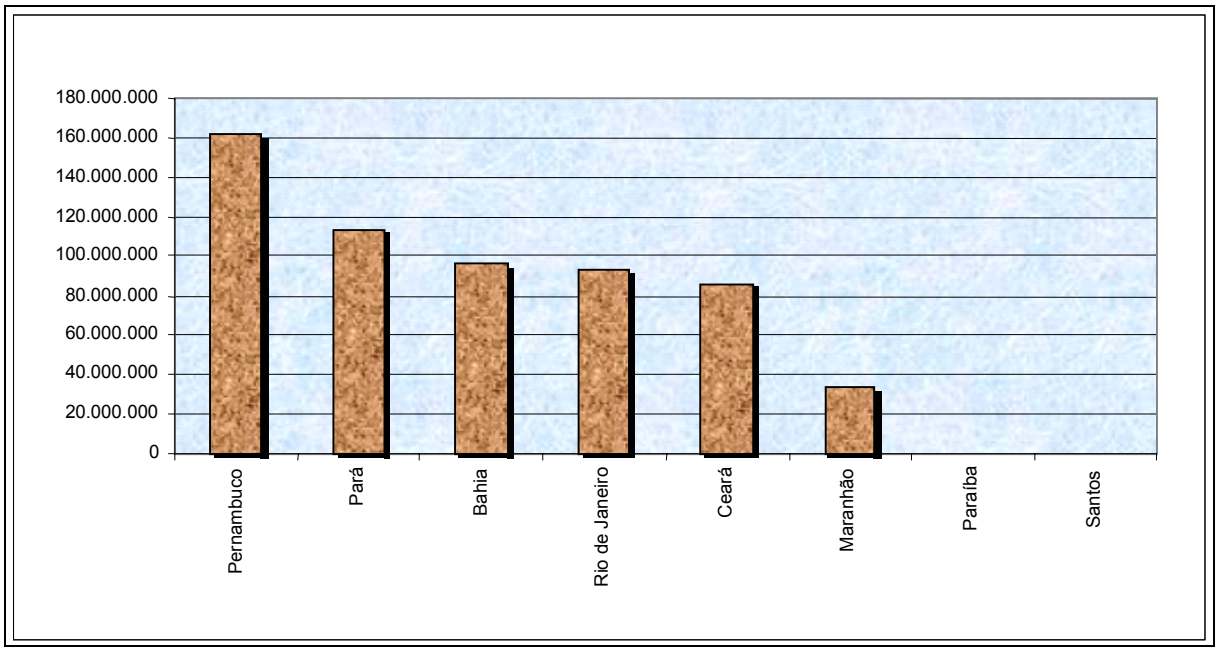
OURO E PRATA



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

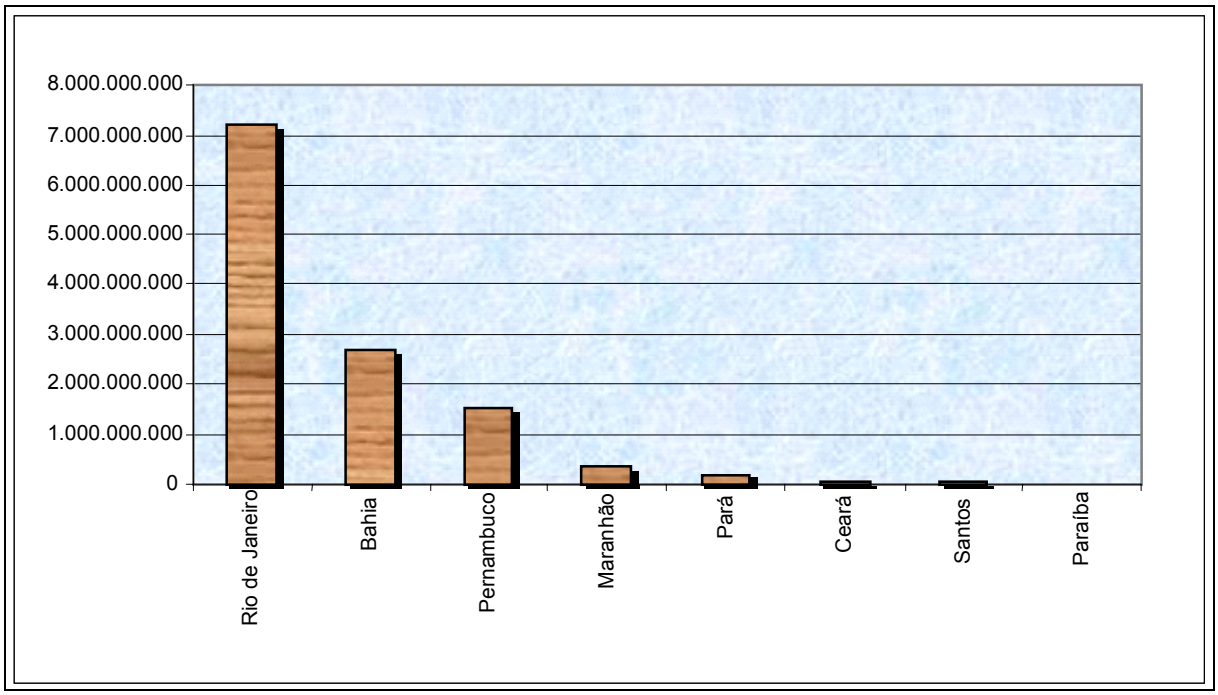
MANUFATURADOS DE ALGODÃO INGLÊS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

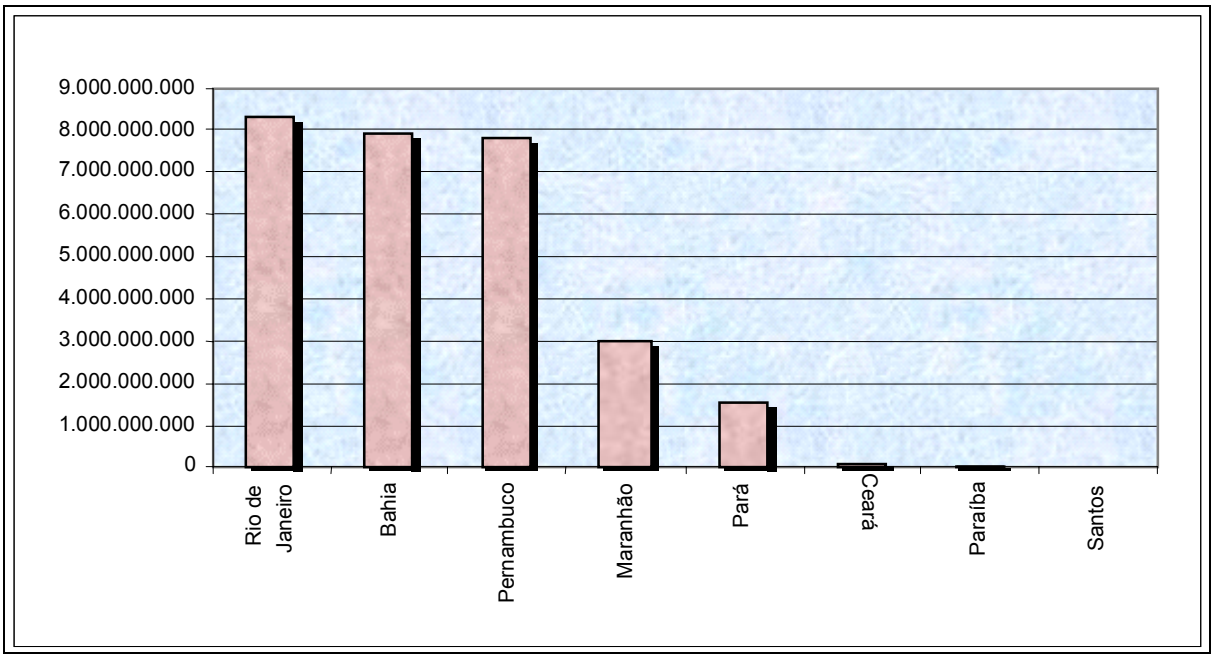
LANIFÍCIOS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

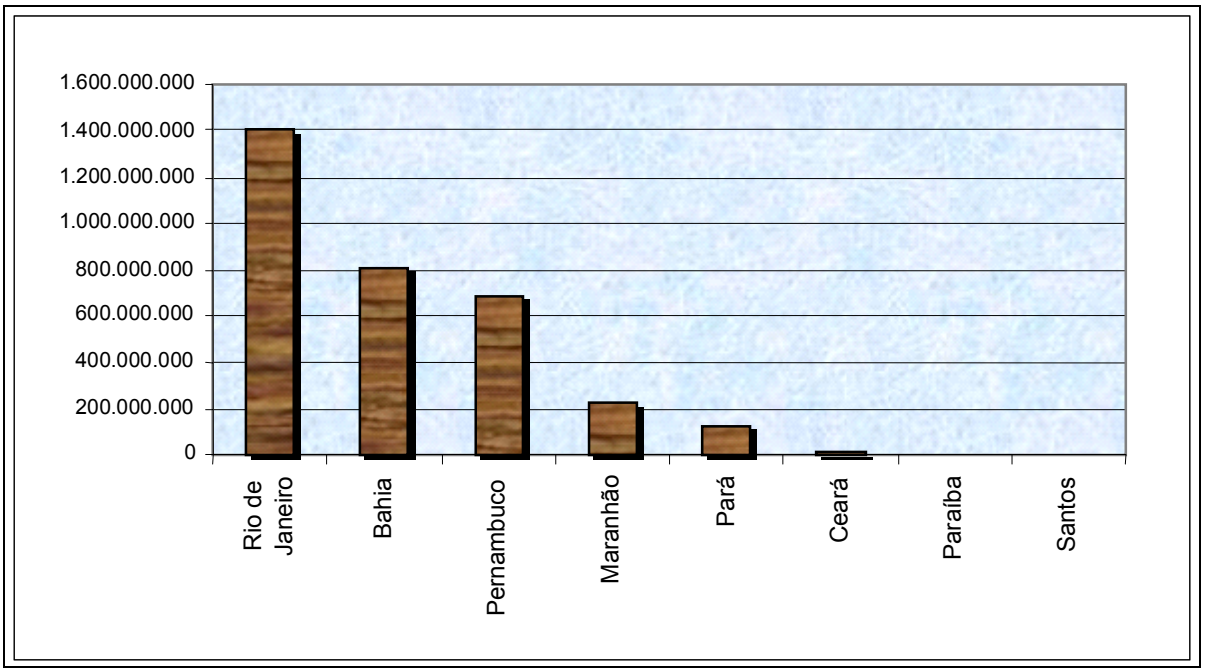
LINIFÍCIOS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

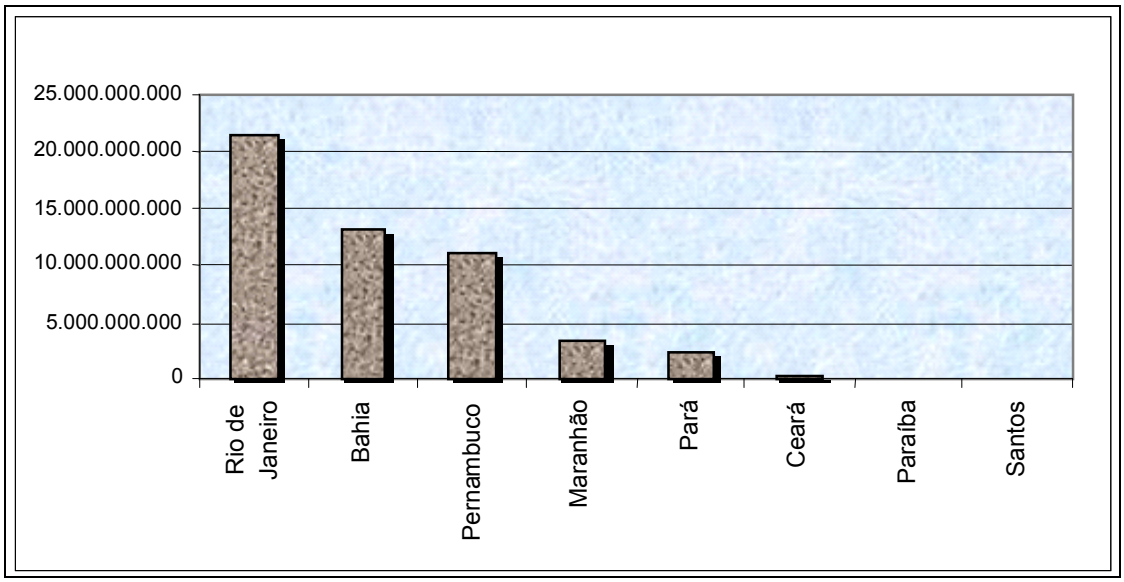
SEDAS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

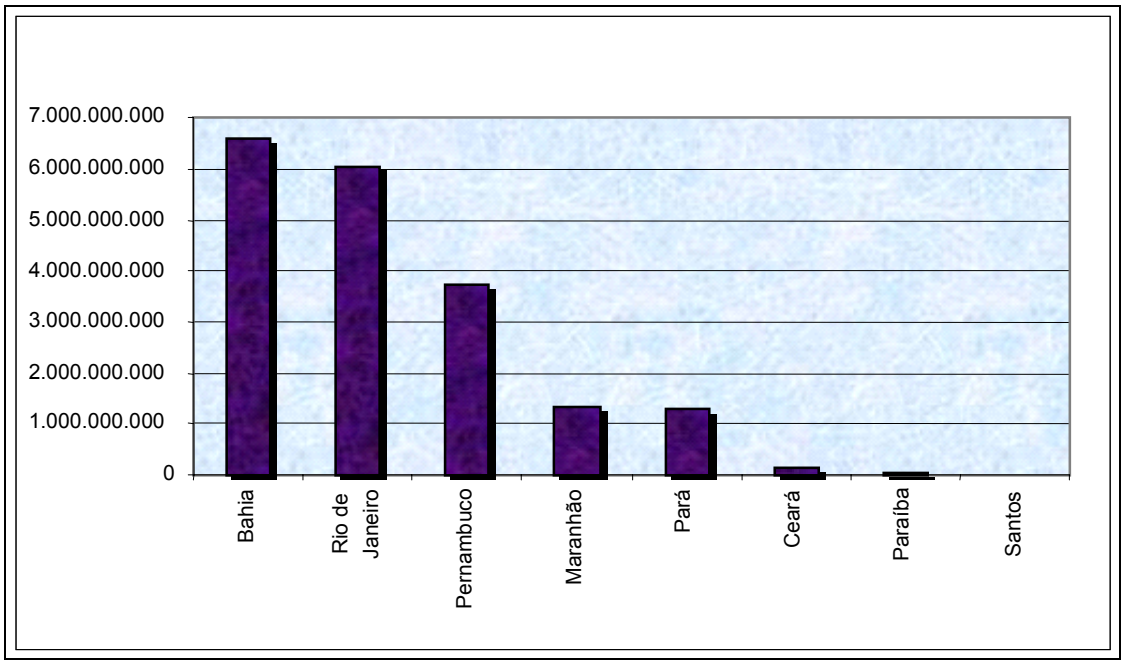
PRODUTOS DO REINO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

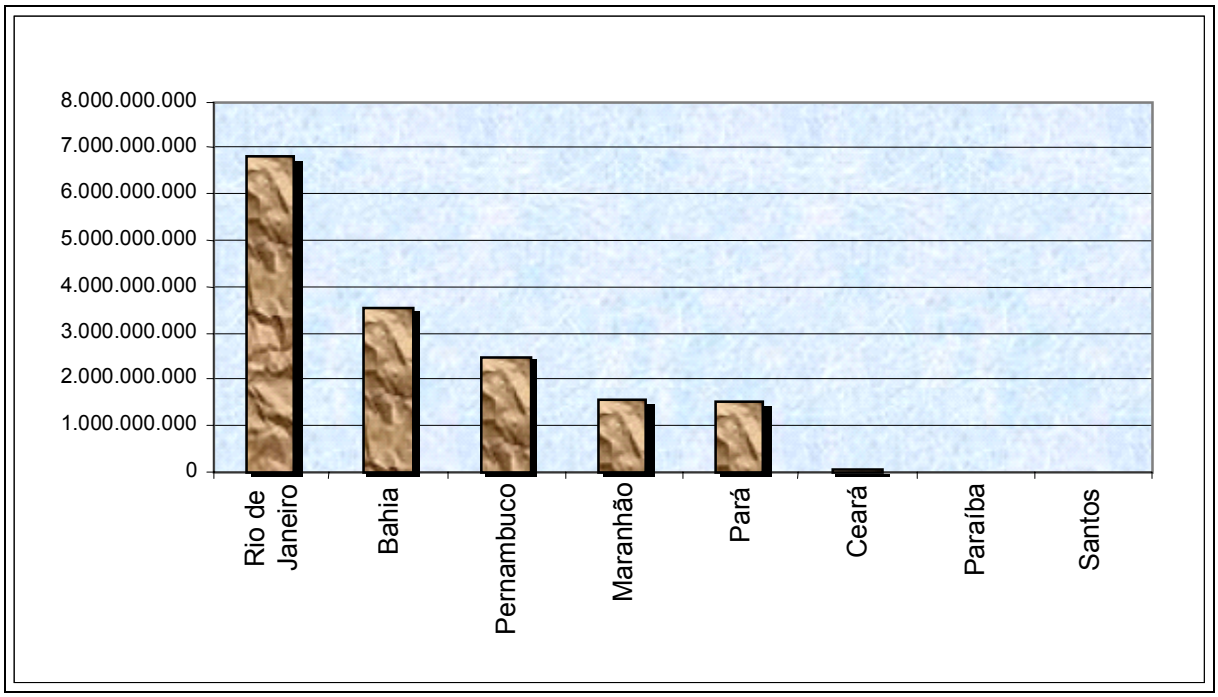
PRODUTOS DA ÁSIA



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

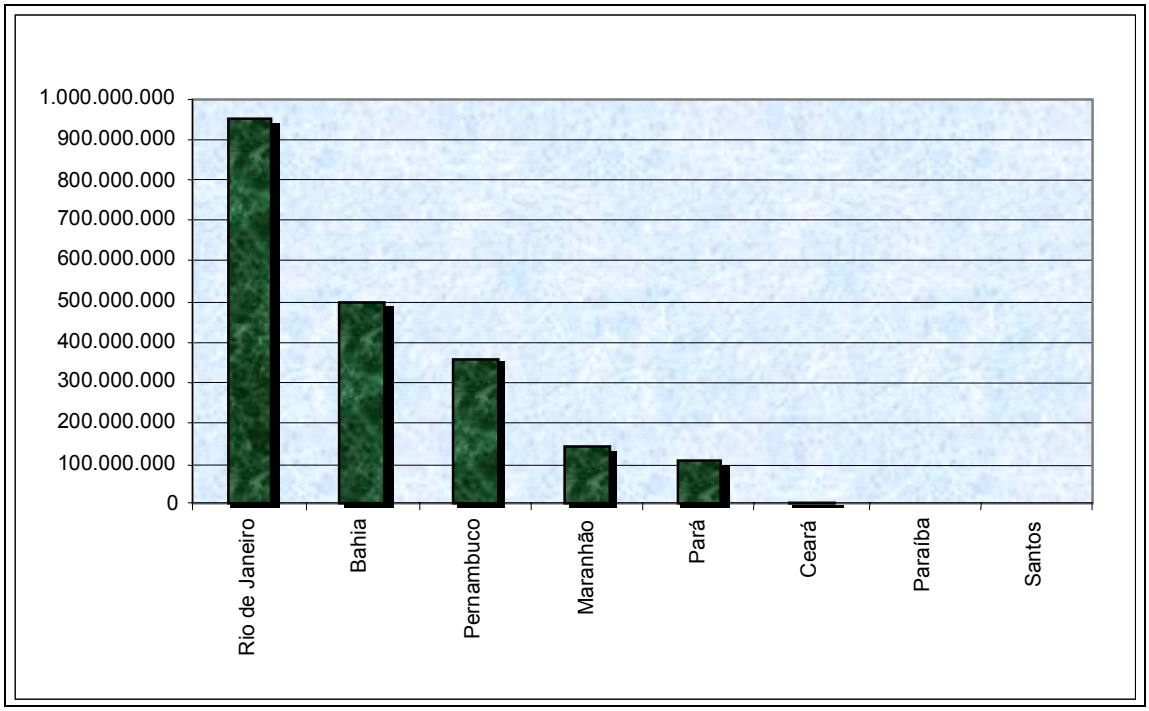
METAIS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

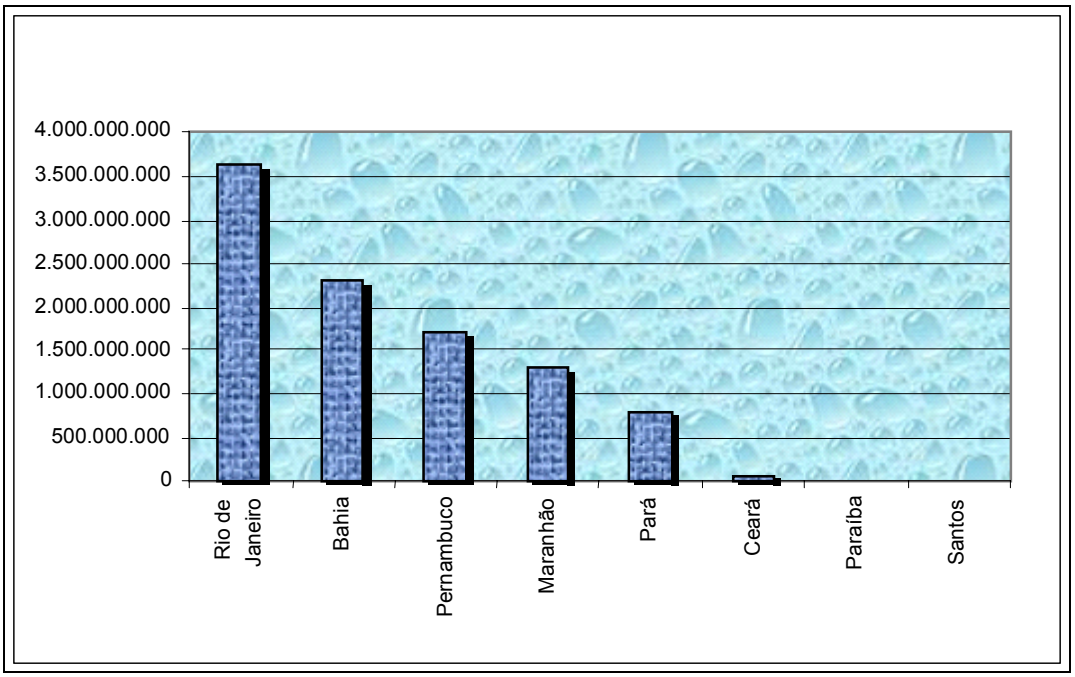
DROGAS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Exportações portuguesas para as regiões brasileiras (1796-1831) (mil réis).

VÁRIOS GÊNEROS



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.4 ANÁLISE RESULTADO FINAL DO EXERCÍCIO DO MOVIMENTO COMERCIAL DE PORTUGAL COM AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS E PORTUGAL COM AS SUAS COLÔNIAS

A análise quantitativa do movimento comercial português, tanto com as Nações estrangeiras como com as colônias, de 1796 a 1831, revela os mecanismos de exploração do sistema colonial no final do século 18 e início do século 19.[1360] Para fazermos esta análise, tomaremos por base as Balanças de Comércio de Portugal com as Nações estrangeiras e de Portugal com seus domínios e fontes consulares, para assim podermos concluir o resultado final do movimento comercial português, no período aqui por nós estudado.

Fica aqui quantitativamente demonstrada a importância da posição do Brasil no comércio de Portugal com as Nações estrangeiras.[1361] Do outro lado, igualmente, essas análises permitem entrever o desequilíbrio que significou para a economia portuguesa a alteração radical desse sistema de relações mercantis.[1362]

A análise quantitativa do duplo movimento comercial português permite-nos verificar com clareza a situação global da economia portuguesa e configurar a posição do Brasil nesse quadro de relações mercantis internacionais portuguesas e qual o papel desenvolvido por Hamburgo neste processo de acumulação mercantil. Efetivamente, é graças aos produtos brasileiros[1363] que o Portugal metropolitano consegue desenvolver um comércio superavitário nesta viragem do século 18 para o século 19.[1364]

[1360] "De fato, se consultarmos as balanças de 1776 e 1777 – o fim do período Pombalino –, e de 1787, o que se consta é uma situação inteiramente diversa. Em 1776, Portugal era superavitário no seu comércio com as colônias (saldo da Balança: 1.177.159.491) e deficitário em relação às nações estrangeiras (*deficit* de 1.795.390.386), sendo a Balança Geral levemente deficitária. Em 1777, mantém-se a situação: *superavit* de 545.329.526 em relação às colônias; *deficit* de 1492.427.195, em relação às nações estrangeiras. Em 1787, é ainda deficitário em relação às nações estrangeiras". In: NOVAIS, Fernando. Notas para o Estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1898). **Colloques internationaux du centre national de la Recherche scientifique**, n. 543; **L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930**. Anatole-France-Paris, Editions du Centre National de La Recherche Scientifique, 15 quai., p. 74, 1973.
[1361] Idem.
[1362] Idem.
[1363] Ibidem, p. 78.
[1364] **BGC**, 1807. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Ao mesmo tempo, permite-nos perceber que a autonomia do Brasil, em relação a Portugal, teve início com a vinda da Família Real para o Brasil e foi ainda mais significativa com a abertura dos portos brasileiros às Nações estrangeiras, tendo como conseqüência a Independência, causando-lhe rapidamente múltipla falência: "A Exportação dos gêneros coloniais faziam alguns anos render a balança a nosso favor, porém, a franca entrada das Nações nos Estados do Brasil tem ocasionado grande diferença nas Praças de Lisboa e Porto".[1365]

Os anos que cobrem as últimas décadas do século 18 e as primeiras do século 19 apresentam-se, sobre todos os aspectos, como um momento-chave na história de Portugal e também para a América Latina. Neste período, postaram-se os esforços da política ilustrada das monarquias ibéricas para reajustar o sistema de colonização em meio à crise geral do Antigo Regime e as reformas para dinamizar a exploração mercantil e aliviar as tensões.[1366] A análise da conjuntura econômica desta última fase do colonialismo mercantilista torna-se essencial, pelo fato de que pode revelar portanto elementos altamente significativos para a compreensão da crise do absolutismo, nas metrópoles, bem como a independência nas Américas.

Tais considerações tornam-se especialmente mais pertinentes para o Brasil, uma vez que a ruptura do pacto colonial – que marcou a abertura do longo e sinuoso processo que culminou na independência –, ligou-se intimamente à política portuguesa, por resultar da transferência da Família Real para o Brasil. A promulgação da Carta Régia de 28 de novembro de 1808, abrindo os portos do Brasil às Nações estrangeiras significou a "suspensão do sistema colonial", como notou o seu inspirador, José da Silva Lisboa. "O senhor D. João consagrou a sua gloriosa vinda ao seu Principado Ultramarino em o novo

---

[1365] **BGC**, 1813. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1366] Cf. NOVAIS, Fernando. Notas para o Estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1898). **Colloques internationaux du centre national de la Recherche scientifique**,

mundo com a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, abrindo os Portos do Estado a todas as Nações que estivessem em paz e harmonia com a Coroa."[1367]

É inegável que quem se aproveitou do Bloqueio Continental e, especialmente, da abertura dos portos brasileiros foi a Inglaterra, a fim de construir um mercado de consumo para seus produtos, posto que, senhora absoluta dos mares, teve a primazia em se instalar no país e gozou de um privilégio alfandegário excepcional, que lhe deu enormes vantagens.[1368]

Este evento correspondia à aspiração de longa data dos negociantes ingleses, pois, bloqueado como se achava o continente europeu pelas Guerras Napoleônicas, os produtos britânicos não encontravam fácil escoamento, pondo em dificuldade as próprias fábricas. Daí o grande anseio de venda de toda espécie de produto, exportando para o Brasil indiscriminadamente, sem ter a preocupação ao menos de saberem as condições climáticas deste país, resultado daí, nos carregamentos, virem mercadorias como pesados cobertores de lã; fogões para calefação; bacias de cobre para aquecer camas e até patins para gelo.[1369] Mas na Inglaterra se conhecia tão mal o Brasil que, ao ser espalhada a notícia do decreto libertador, para este país se remeteram muitos milhares de fogões e vários outros utensílios para aquecer as residências.[1370] Os maiores lucros, como sabemos, foram para a Inglaterra, visto que a liberdade do comércio originou para seus produtos um aumento de 40 a 60%.[1371]

---

n. 543; **L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930**. Anatole-France-Paris, Editions du Centre National de La Recherche Scientifique, 15 quai., p. 59, 1973.

[1367] LISBOA, José da Silva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818. p. 59.

[1368] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 56.

[1369] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1370] **BGC** e História de El-rei D. João VI ed. 1838, p.78.

[1371] Nos centros industriais ingleses, ao ser conhecida a resolução na Bahia por D. João, alvoroçaram-se jubilosamente todos os produtores e exportadores, com destino ao Brasil. Despacharam-se, logo, grandes carregamentos de todos os gêneros, e vários comerciantes tomaram a deliberação de se estabelecer, por conta própria, no novo império, propicio às suas especulações. Pizarro. Memórias históricas do Rio de Janeiro 207 negociantes portugueses e 65 ingleses, estabelecidos com casas comércio e que o de 1817 apontava 278 nacionais, 105 ingleses e 8 franceses. In: NORTON, Luis. **A corte de Portugal no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional/ INL-MEC, 1979. p. 23.

Em 1739, um francês escreveu: "O comércio dos ingleses em Lisboa é o mais considerável de todos, é mesmo, segundo muita gente, tão forte como o das outras Nações juntas".[1372]

A colônia brasileira garantia o *superavit* da balança comercial portuguesa em relação às Nações estrangeiras, até mesmo em relação à Inglaterra, no final do século 18, gerando acumulação interna em Portugal e criando um potencial de investimentos que se expressava no arranque das fábricas portuguesas que tinham no mercado colonial cativo sua condição *sine qua non* de expansão. De fato, no quadro geral das importações coloniais, 30% eram representados por produtos das fábricas portuguesas, produtos rústicos, perfeitamente adequados à natureza escravista da sociedade colonial e ao processo técnico rudimentar característicos da industrialização proto-indústria. A prova da correlação entre estes dois pólos, mercado colonial e a industrialização portuguesa, pode ser atestada pelo desmoronamento das fábricas portuguesas com a abertura dos portos brasileiros.[1373]

Ficou estatisticamente demonstrado que, o ano de 1808 marcou o princípio da ruptura dos dois elementos fundamentais deste circuito: a reexportação de produtos brasileiros por Portugal e exportação de produtos industriais para o Brasil.[1374] Assim parece-nos que o movimento de independência no Brasil e a revolução liberal em Portugal resultam como desdobramentos de um processo cujas raízes situam-se na última fase do sistema colonial. A análise deste período torna-se, pois, de grande importância.

Para abordagem deste aspecto, sejam os êxitos ou as frustrações do mercantilismo ilustrado português em sua ação sobre as suas colônias, em especial sobre a enorme colônia americana (o Brasil) e as relações comerciais com as Nações estrangeiras, como já vimos

---

[1372] FISCHER, S. The Portugal Trade, 1971, p. 39 e 35. In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 181. v. 2.
[1373] ARRUDA, José Jobson de Andrade. Exploração colonial e capital mercantil. In: SZMRECSANYI, Tomás; LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). **História Econômica da Independência e do império**. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2002. p. 218-219. (Coletânea de textos apresentada no I Congresso Brasileiro de Historia Econômica – Campus da USP, setembro de 1993).
[1374] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

anteriormente, nenhuma documentação revela-se tão estratégica como as Balanças do Comércio. Apesar de as séries completas só se iniciarem em 1796, elas permitem, através da análise dos dados quantitativos recompor a conjuntura comercial do período, tanto os anos o que antecedem a abertura dos portos, como o período posterior, com vários acontecimentos impactantes no plano político e econômico português, como a independência do Brasil.

Desta forma, é possível demarcar com alguma segurança a posição do Brasil no comércio português. Vimos também que essa documentação apresenta limitações, pelo fato de que nem todas as atividades mercantis terem sido registradas, pois só se registrava o comércio lícito, ficando fora o numeroso contrabando e o tráfico negreiro, por se realizarem diretamente entre África e Brasil.

Feitas esta ressalvas, tomaremos agora a análise dos resultados das relações comerciais portuguesas com as Nações e com as colônias, e destas damos destaques ao Brasil, para mostrarmos a diferença e o impacto que esse provoca no comércio português. O ponto de partida será o ano de 1796 até o ano de 1831, ano em que termina a série continuas das balanças. Analisaremos, em primeiro lugar, a partir da tabela 47, as duas frentes do movimento comercial português, sendo possível elaborar uma síntese geral do movimento português no período de 1796 a 1831.

Primeiramente, se atentarmos para o conjunto da movimentação portuguesa, tanto com as Nações como com colônias, evidencia-se que, apesar de certas flutuações, os números indicam em média uma tendência ascendente, configurando uma conjuntura de prosperidade do comércio geral português até os anos da abertura dos portos. Os anos seguintes até 1814, tem-se uma gigantesca inversão no comércio com as colônias, diminuindo em muito o movimento comercial, tanto de exportação como de importação; com as Nações, percebe-se que aumentaram as importações e diminuíram as exportações.[1375]

[1375] **BGC**, 1824. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Em 1815, nota-se uma retomada que vai até 1818, motivo de ânimo para o comércio português: "Sem embargo do triste estado a que tem chegado o nosso comércio, como se vê acima, não estamos impossibilitados do seu melhoramento logo que haja uma Paz geral, havendo unidade no Comércio, deixando de parte os interesses particulares e até poderão melhorar as fábricas nacionais".[1376] Os anos que seguem, até o final do período, sofreram novas quedas significantes.

Analisando na tabela, no quadro Metrópole-Nações estrangeiras e Metrópole-Colônia, o ano de 1796 possuía maior movimentação comercial de importação com as colônias do que com as Nações; já o movimento de exportações é maior com as Nações. Em 1797, inverteu-se o movimento geral da metrópole-colônia, que descende em relação às Nações; aumentaram as importações e diminuíram as exportações. Nos anos seguintes até 1808, a movimentação metrópole-colônia de importação aumentou consideravelmente, e a de exportação seguiu o mesmo curso, apesar de algumas flutuações, atingindo a cifra de 20 milhares de contos. O ano de 1799 atingiu ponto máximo nas exportações portuguesas, gerando um saldo positivo de cinco milhares de contos. Já no ano de 1800, declinou o comércio de exportações e, no conjunto das importações, houve um aumento, gerando assim, até 1809, fortes débitos de até seis milhares de contos, em 1807. Com relação às Nações, vive uma situação inversa: de 1800 a 1809, a balança pendeu ao lado português, com saldos consideráveis de até sete milhares de contos. Voltando à metrópole-colônia, percebeu-se que, de 1808 a 1814, os movimentos tanto de importação como de exportação sofreram forte queda.

A Balança do comércio de 1808 fornece informações muito mais reduzidas,: "Não tenho que ponderar sobre o estado do nosso comércio. No ano passado, 1808, pois, todos

[1376] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

sabemos que a maior parte do ano esteve sustada à comunicação pelo bloqueio das Barras destes reinos."[1377]

O movimento de importação caiu de 16 para pouco mais de meio milhar, em 1808, atingindo nove milhões no máximo, em 1814, quando a exportação caiu de um milhar de contos para meio milhar em 1808, atingindo somente seis milhares de contos em 1814. Nesses anos, a metrópole continuou mesmo com cifras menores e devedora às colônias. Em relação as Nações, a metrópole passou a ser devedora no ano de 1819, depois de um longo período de saldo positivo. Ao contrário das colônias, o movimento comercial, tanto de importação como de exportação, aumentou consideravelmente, chegando o comércio de importação a atingir 38 milhares de contos, em 1811; 34 milhares, em 1812, e 30 milhares de contos, em 1813.

O comércio de exportação das Nações, de 1808 a 1814, apresentou forte queda, com flutuações entre cinco a 17 milhares de contos. Estes foram, para Portugal, os anos críticos de maior débito, chegando à cifra de 31 milhares, em 1811. Nos anos seguintes (1815 a 1821), a metrópole, em relação às Nações, aumentou o volume de exportações e diminuiu as importações, reduzindo o saldo negativo, passando de 20 milhares de contos negativos, chegando quase ao ponto zero, em 1817. Em relação às colônias, percebe-se, que depois do ano 1814, os movimentos comerciais, tanto de importação como de exportação, aumentaram, mas a metrópole continuou a importar mais do que exportar, gerando, em 1815, um débito de dois milhares de contos. Em 1816 e 1817, inverteu-se o quadro: a metrópole, depois de 16 anos, com exceção de 1804 e 1808, fechou com saldo positivo. De 1818 até o final do período, a metrópole em relação a colônia, diminuiu em muito o comércio de exportação, chegando, em 1831, a exportar apenas um milhar e meio de contos. Também o comércio de importação sofreu diminuição, não na mesma proporção, fazendo a balança prender em favor das colônias, com exceção de 1823, que fechou com saldo positivo de quase meio milhar de

[1377] **BGC**, 1808. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

contos. Quanto ao comércio da metrópole com as Nações estrangeiras, de 1823 até o final do período, em geral, declinou: o de importações sofreu menos diminuição do que as exportações. Essas, por sua vez, nestes últimos anos, apresentaram grandes flutuações, fechando todos os anos da balança com saldo negativo.

O somatório final deste período nos mostra um resultado surpreendente: a metrópole, em relação às Nações estrangeiras, acumulou, de 1796 a 1831, um saldo negativo de 90 milhares de contos. Um dos fatores que levaram Portugal a acumular esta cifra significativa foram as grandes importações, ocorridas de 1810 a 1814, e, ao mesmo tempo, diminuíram-se as exportações para as Nações. Conforme já observamos anteriormente, esses anos foram anos difíceis para Portugal, tanto em relações às Nações como às colônias. Um grande número de Nações como Hamburgo, França, Holanda e Dinamarca deixaram, neste período, o comércio com Portugal, fazendo com que Portugal exportasse menos. Mas como explicar o aumento das importações, sendo que não mantinha comércio com esses países? Logo encontramos a resposta, observando o movimento de importação com a Inglaterra, que aumentou de forma assustadora, passando de quatro milhares de contos, em 1809, para nove milhares de contos, em 1810, e, em 1811, para 21 milhares de contos; dezessete milhares, em 1812; em 1813, 18 milhares de contos, causando, assim um forte desequilíbrio na Balança portuguesa.

Feita esta descrição geral, do comércio de Portugal com as Nações estrangeiras e de Portugal com as colônias, analisaremos na mesma tabela o comércio da metrópole com o Brasil, a fim de examinarmos mais de perto o impacto do Brasil neste movimento comercial. À primeira vista, fica evidente que o Brasil é a subsistência da metrópole; a perda desta colônia, para Portugal, foi a perda da própria vida. O comércio exterior era alimentado pelas colônias, ou seja, diretamente, pelo Brasil. Se cruzarmos os dados, percebemos esta constatação: em 1796, Portugal exportou, para as Nações, 16 milhares de contos e importou

das colônias 13 milhares de contos, sendo destes 11 do Brasil; em 1799, exportou para as Nações 17 milhares de contos e importou das colônias 15, sendo 12 do Brasil, assim acontecendo sucessivamente até o final do período. É importante notar que, dos 44 milhares de contos negativos, acumulados no curso de 1796 a 1831 na balança portuguesa, 40 milhares de contos eram relativos ao Brasil, ou seja, 92% do *deficit* português era em relação ao comércio brasileiro, e somente 8% do total pertenciam às outras colônias.

O movimento comercial com as Nações estrangeiras teve seu pondo alto em seu favor nos primeiros anos que antecedem a abertura dos portos brasileiros, em 1808; tendo seu pico em 1800, com 20 milhares de contos. Em termos de movimentação comercial de importação e exportação, a exportação era resultado de vendas dos produtos manufaturados do Reino e de boas reexportações de produtos do Brasil que, nestes anos, atingiram o máximo na escala de reexportações de produtos brasileiros, como já analisado anteriormente. Fica evidente, na tabela, que as exportações superaram as importações, gerando *superavit* a Portugal até 1809, com exceção de 1797 e 1799. Ou seja, graças aos produtos do Brasil, Portugal conseguiu, até 1808, um comércio superavitário, lembrando-nos que a tabela já analisada, sobre a reexportação de produtos brasileiros nesses anos, traz a posição relevante desses produtos no comércio para as Nações estrangeiras. Nesses anos, Portugal, no movimento geral, era superavitário com as Nações estrangeiras e deficitário com as colônias.

Nos anos posteriores à abertura dos portos, a situação tornou-se menos favorável a Portugal.

> A estagnação geral do comércio na Europa mudou inteiramente o seu brilhante curso, e tem produzido tristes resultados em toda a parte do mundo comerciante. Os fundos dos capitalistas não circulam, as artes e a indústria existem em abatimento. A mesma Inglaterra (seja me é lícito dizer), que levanta a voz entre as demais Nações em relação à sua influência e à extensão do seu comércio, pelos acontecimentos políticos, tem sofrido na evacuação da moeda nas operações de crédito, nas bancarrotas, e paralisadas as exportações dos produtos da sua indústria.

> A Balança desta Nação não pode mostrar os felizes resultados que apresentou em outras épocas.[1378]

Além de continuar no estado deficitário com as colônias, Portugal tornou-se deficitário também com as Nações, passando da cifra de um milhar de contos positivos, em 1809, a quatro milhares de contos negativos, e em 1811, passou à soma astronômica de 31 milhares de contos negativos. De 1810 a 1814, acumulou um *deficit* de mais de 84 milhares de contos; a soma deficitária dos poucos anos ultrapassou em muito o *superavit* dos anos anteriores. O próprio autor da Balança Geral de 1811, em sua introdução, reclamava do volume de produtos ingleses, desembarcados no Reino, ou seja, os ingleses, além de haverem liberado campo na América portuguesa, para endereçarem seus produtos manufaturados e adquirir a matéria-prima por baixo preço, inundaram Lisboa e o Porto com suas mercadorias. Essa, foi, na verdade, a real invasão que Portugal sofreu, tão bem estrategicamente planejada, a ponto de não fornecer a este a oportunidade de recuperação.[1379] Estas são as causas que levaram Portugal a desenvolver a "síndrome da decadência".

Não se pode deixar de lembrar a posição do Brasil nesse quadro de relações mercantis internacionais, efetivamente graças a seus produtos, e que Portugal conseguiu desenvolver um comércio superavitário até 1808.

> Concorrem para este avanço a grande exportação de produções do reino e Brasil. São estes produtos que em muitos anos fazem pender a Balança do comércio a nosso favor por constar a dita Exportação de gêneros supérfluos de cujo comércio resulta ao Estado o ganho.[1380]

Enfim, a economia portuguesa teve que se adaptar à nova divisão internacional de trabalho. A atividade industrial viu seu escoamento regredir violentamente. O Brasil independente compraria vinho ou azeite português ao lado do espanhol, mas não tecido de

---

[1378] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1379] **BGC**, 1811. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1380] **BGC**, 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

linho, algodão, seda, ou lã.[1381] As palavras escritas pelo contador do Império português são pertinentes para a colusão da análise quantitativa, pois expressam verdadeiramente o resultado final da contas portuguesas, tanto em nível do comércio com as Nações estrangeiras como com as colônias. Resta dizer que tudo concorreu para a decadência do comércio português, a falta de produtos coloniais para a reexportação, resultado da abertura dos portos brasileiros, fator principal da decadência portuguesa:

> Finalmente tudo tem concorrido para a decadência do nosso comércio a falta de exportação dos gêneros coloniais; depois que se abriu o mercado franco na América para todas as Nações tem ocasionado grande diferença nas Praças de Lisboa e Porto, aqueles efeitos juntos às produções nativas deste Reino aumentaram a nossa exportação a muitos milhões e pagávamos direta ou indiretamente a dívida que de necessidade contraímos.[1382]

[1381] PEREIRA, Miriam Halpern. Diversidade e crescimento industrial. In: TENGARRINHA, José (Org.). **História de Portugal**. Bauru, SP: EDUSC; São Paulo: UNESP; Portugal, PT: Instituto Camões. 2001. p. 295.
[1382] **BGC**, 1812. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 47: Comparação das exportações e importações portuguesas totais para as Nações estrangeiras e colônias (1796-1831) (mil réis).

	IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS			IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS SUAS COLÔNIAS			IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA O BRASIL		
ANO	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**
1796	12.652.771.701	16.013.356.598	**3.360.584.897**	13.413.265.047	7.527.635.813	**-5.885.629.234**	11.474.863.940	6.980.403.348	**-4.494.460.592**
1797	14.498.399.597	11.822.970.024	**-2.675.429.573**	5.729.345.020	9.651.734.406	**3.922.389.386**	4.258.823.470	8.525.779.073	**4.266.955.603**
1798	14.729.238.360	15.053.960.930	**324.722.570**	10.816.531.028	10.818.122.911	**1.591.883**	10.816.531.028	10.818.122.911	**1.591.883**
1799	19.755.284.401	17.688.107.851	**-2.067.176.550**	15.169.305.719	20.458.608.439	**5.289.302.720**	12.584.505.139	15.800.938.055	**3.216.432.916**
1800	20.031.347.325	20.684.802.297	**653.454.972**	14.850.936.376	13.521.110.817	**-1.329.825.559**	12.528.092.256	9.433.239.424	**-3.094.852.832**
1801	19.337.425.504	25.103.785.190	**5.766.359.686**	17.527.723.934	13.133.542.148	**-4.394.181.786**	14.777.207.049	10.680.060.935	**-4.097.146.114**
1802	17.942.240.592	21.405.349.072	**3.463.108.480**	12.966.553.680	12.800.313.175	**-166.240.505**	10.353.244.931	10.151.660.235	**-201.584.696**
1803	15.068.304.588	21.528.379.563	**6.460.074.975**	14.193.353.435	12.741.308.922	**-1.452.044.513**	11.332.290.669	9.928.553.772	**-1.403.736.897**
1804	17.841.034.672	21.060.962.501	**3.219.927.829**	13.579.874.717	14.905.960.919	**1.326.086.202**	11.199.922.858	11.383.279.324	**183.356.466**
1805	19.656.685.579	22.654.204.293	**2.997.518.714**	15.843.481.445	12.245.019.447	**-3.598.461.998**	13.948.658.601	9.505.250.296	**-4.443.408.305**
1806	16.440.921.781	23.255.505.141	**6.814.583.360**	16.103.966.250	11.314.314.274	**-4.789.651.976**	14.153.761.887	8.426.098.499	**-5.727.663.388**
1807	13.896.318.253	20.999.506.331	**7.103.188.078**	16.968.810.061	10.348.602.325	**-6.620.207.736**	13.927.799.336	6.951.157.458	**-6.976.641.878**
1808	2.740.598.802	5.811.038.620	**3.070.439.818**	614.857.782	1.694.187.523	**1.079.329.741**	546.930.970	1.511.188.089	**964.257.119**
1809	8.833.965.232	9.858.222.739	**1.024.257.507**	5.857.754.930	3.911.194.516	**-1.946.560.414**	4.819.373.394	3.437.735.091	**-1.381.638.303**
1810	17.051.885.239	12.521.960.437	**-4.529.924.802**	3.949.320.962	3.811.220.063	**-138.100.899**	3.683.331.085	2.932.527.927	**-750.803.158**
1811	38.704.283.725	6.913.924.928	**-31.790.358.797**	5.304.266.468	3.479.940.500	**-1.824.325.968**	3.633.586.588	2.792.765.920	**-840.820.668**
1812	34.402.186.498	10.458.597.995	**-23.943.588.503**	5.226.494.447	3.128.272.340	**-2.098.222.107**	3.987.697.000	2.463.953.175	**-1.523.743.825**
1813	30.980.925.875	9.930.704.288	**-21.050.221.587**	7.279.514.528	4.274.920.552	**-3.004.593.976**	4.796.789.448	3.587.236.592	**-1.209.552.856**
1814	22.659.349.718	17.566.960.844	**-5.092.388.874**	9.519.549.148	6.986.062.036	**-2.533.487.112**	7.005.760.258	5.691.457.034	**-1.314.303.224**
1815	24.675.065.880	19.584.708.422	**-5.090.357.458**	13.019.644.165	11.008.736.043	**-2.010.908.122**	9.059.579.373	8.233.895.713	**-825.683.660**
1816	17.869.944.037	16.178.708.073	**-1.691.235.964**	12.652.266.037	14.368.832.639	**1.716.566.602**	9.663.642.640	10.304.222.804	**640.580.164**

continuação

	IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS NAÇÕES ESTRANGEIRAS			IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA AS SUAS COLÔNIAS			IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA O BRASIL		
ANO	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇA**	**IMPORTAÇÃO**	**EXPORTAÇÃO**	**DIFERENÇAS**
1817	15.808.462.778	15.770.143.859	**-38.318.919**	11.149.648.045	11.281.117.482	**131.469.437**	8.308.937.508	8.567.887.927	**258.950.419**
1818	19.680.104.244	16.928.380.434	**-2.751.723.810**	12.014.502.718	10.642.274.440	**-1.372.228.278**	9.646.092.445	7.939.767.565	**-1.706.324.880**
1819	14.883.740.617	11.291.405.295	**-3.592.335.322**	9.413.093.583	8.156.400.789	**-1.256.692.794**	7.517.119.069	6.546.599.154	**-970.519.915**
1820	12.798.987.160	11.578.343.502	**-1.220.643.658**	8.008.357.239	6.508.975.608	**-1.499.381.631**	6.782.716.993	5.435.527.525	**-1.347.189.468**
1821	14.160.302.151	10.167.465.972	**-3.992.836.179**	7.801.086.451	5.523.886.007	**-2.277.200.444**	6.144.586.214	4.840.869.925	**-1.303.716.289**
1822				6.976.414.027	3.843.612.280	**-3.132.801.747**	6.138.545.802	3.843.612.280	**-2.294.933.522**
1823	12.019.885.033	8.175.665.222	**-3.844.219.811**	5.444.990.772	3.702.004.467	**-1.742.986.305**	3.115.054.130	3.123.367.156	**8.313.026**
1824	13.584.441.067	8.500.236.464	**-5.084.204.603**	3.734.603.451	2.317.333.890	**-1.417.269.561**	3.101.126.340	1.531.973.320	**-1.569.153.020**
1825	12.414.174.041	10.791.955.459	**-1.622.218.582**	4.019.330.632	4.492.140.835	**472.810.203**	2.987.867.490	3.559.983.593	**572.116.103**
1826	10.427.613.697	6.383.608.877	**-4.044.004.820**	5.229.172.130	4.359.101.355	**-870.070.775**	3.992.800.870	3.431.733.565	**-561.067.305**
1827	14.806.369.255	11.308.853.346	**-3.497.515.909**	1.279.477.380	1.023.842.506	**-255.634.874**			
1828	12.019.196.755	10.782.763.547	**-1.236.433.208**	554.664.846	478.365.640	**-76.299.206**			
1829	11.943.053.701	9.759.883.760	**-2.183.169.941**	358.268.630	581.236.808	**222.968.178**			
1830	12.468.176.159	10.018.902.535	**-2.449.273.624**	487.806.157	449.206.507	**-38.599.650**			
1831	9.768.943.056	8.058.940.049	**-1.710.003.007**	203.710.860	335.480.381	**131.769.521**			
Total	**586.551.627.073**	**495.612.264.458**	**-90.939.362.615**	**307.261.942.100**	**265.824.618.803**	**-41.437.323.297**	**246.287.238.781**	**208.360.847.685**	**-37.926.391.096**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

4.5 NÚMERO DE NAVIOS PORTUGUESES E ESTRANGEIROS QUE ENTRARAM E SAÍRAM COM CARGAS PELAS BARRAS DE LISBOA E PORTO

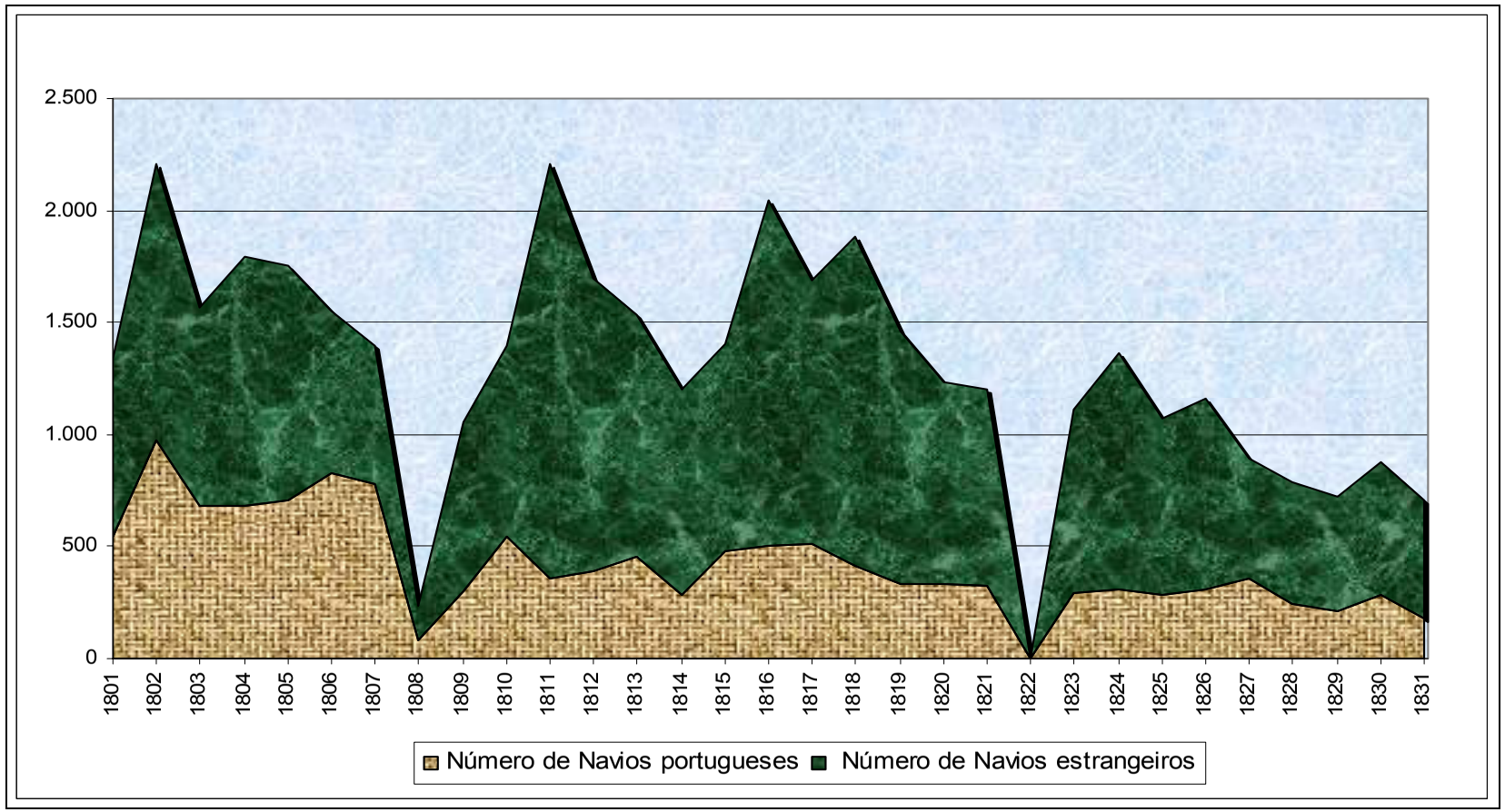
Passaremos agora à uma apreciação do nÚmero de navios que participaram do comÉrcio português, tanto os navios portugueses como estrangeiros, através dos dados colhidos das Balanças de Comércio de Portugal, que apresentam o número de navios somente a partir de 1801. Analisaremos, em primeiro lugar, a partir da tabela 48. Desse número total, individualizamos os navios portugueses dos estrangeiros, com o objetivo de analisarmos a participação naval portuguesa no movimento comercial. Esta tabela e o gráfico 41 nos mostram com clareza que a participação estrangeira no comércio português era considerável. Durante todo o período, ou seja de 1801 a 1831, a movimentação de navios portugueses que entraram nos portos de Lisboa e Porto foi de 12.890 navios, já o número de navios estrangeiros foi de 27.432. No total, aportaram 40.322 navios nestes portos. Os anos de maior movimentos foram 1802, 1811 e 1816, atingindo até 2.207 navios, em 1811. Depois de 1821, a movimentação sofreu uma forte recessão. O gráfico nos mostra a movimentação dos navios aportados anualmente, em que podemos perceber as oscilações do movimento comercial em Portugal.

Tabela 48: Número de navios aportados nos portos de Lisboa e Porto.

ANOS	NÚMERO DE NAVIOS PORTUGUESES	NÚMERO DE NAVIOS ESTRANGEIROS	TOTAL	%
1801	545	795	1.340	3,3
1802	971	1.234	2.205	5,4
1803	683	881	1.564	3,9
1804	680	1.112	1.792	4,4
1805	703	1.049	1.752	4,3
1806	826	728	1.554	3,8
1807	778	621	1.399	3,4
1808	80	158	238	0,6
1809	303	754	1.057	2,6
1810	547	849	1.396	3,4
1811	361	1.846	2.207	5,4
1812	388	1.309	1.697	4,2
1813	451	1.082	1.533	3,8
1814	281	923	1.204	3,0
1815	481	923	1.404	3,5
1816	503	1.545	2.048	5,0
1817	508	1.180	1.688	4,2
1818	417	1.464	1.881	4,6
1819	330	1.135	1.465	3,6
1820	336	900	1.236	3,0
1821	322	882	1.204	3,0
1822	0	0	0	0,0
1823	289	827	1.116	2,8
1824	311	1.051	1.362	3,4
1825	285	790	1.075	2,7
1826	306	853	1.159	2,9
1827	359	536	895	2,2
1828	244	543	787	1,9
1829	214	508	722	1,8
1830	287	586	873	2,2
1831	181	526	707	1,7
TOTAL	**12.890**	**27.432**	**40.322**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 41: Número de navios aportados nos portos de Lisboa e Porto.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

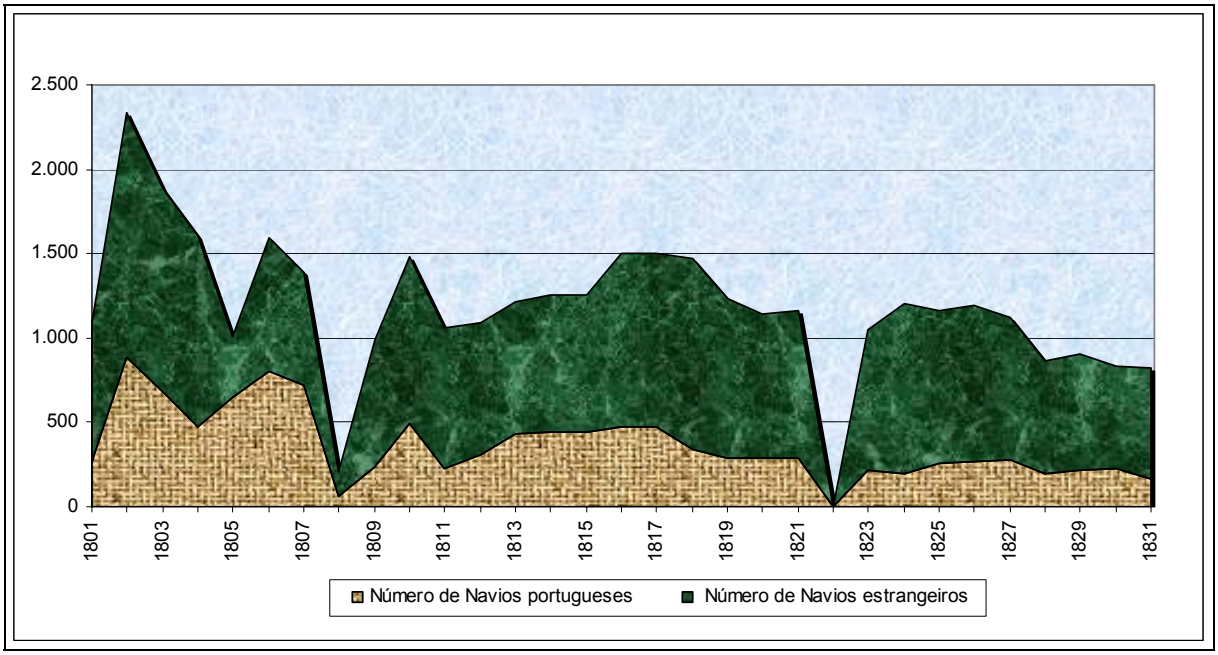
A tabela 49 e os gráficos 42 e 43 nos trazem o número de navios que partiram com cargas dos portos de Lisboa e Porto; a maior movimentação se deu de 1802 a 1805; sofrendo forte queda em 1808 e 1809, recuperando ligeiramente nos seguintes, atingindo movimentação considerável de 1816 a 1818. Em seguida, novamente se retraiu, situação que permanece até o final do período. O número de navios português e que participaram desse movimento comercial foi 11.282; estrangeiros, 25.377, somando no total a cifra de 36.659 navios que partiram dos portos de Portugal. A tabela nos traz o total das entradas e saídas de navios nos portos de Lisboa e Porto.

Tabela 49: Número de navios que partiram dos portos de Lisboa e Porto.

ANOS	NÚMERO DE NAVIOS PORTUGUESES	NÚMERO DE NAVIOS ESTRANGEIROS	TOTAL	%
1801	268	823	1.091	3,0
1802	885	1.450	2.335	6,4
1803	676	1.208	1.884	5,1
1804	474	1.136	1.610	4,4
1805	650	358	1.008	2,7
1806	806	786	1.592	4,3
1807	716	674	1.390	3,8
1808	66	136	202	0,6
1809	232	756	988	2,7
1810	498	987	1.485	4,1
1811	225	836	1.061	2,9
1812	308	782	1.090	3,0
1813	428	791	1.219	3,3
1814	442	814	1.256	3,4
1815	442	814	1.256	3,4
1816	476	1.030	1.506	4,1
1817	476	1.030	1.506	4,1
1818	342	1.134	1.476	4,0
1819	286	952	1.238	3,4
1820	285	862	1.147	3,1
1821	290	869	1.159	3,2
1822	0	0	0	0,0
1823	221	833	1.054	2,9
1824	191	1.009	1.200	3,3
1825	256	906	1.162	3,2
1826	263	929	1.192	3,3
1827	279	843	1.122	3,1
1828	191	672	863	2,4
1829	219	684	903	2,5
1830	222	614	836	2,3
1831	169	659	828	2,3
Total	**11.282**	**25.377**	**36.659**	**100,0**

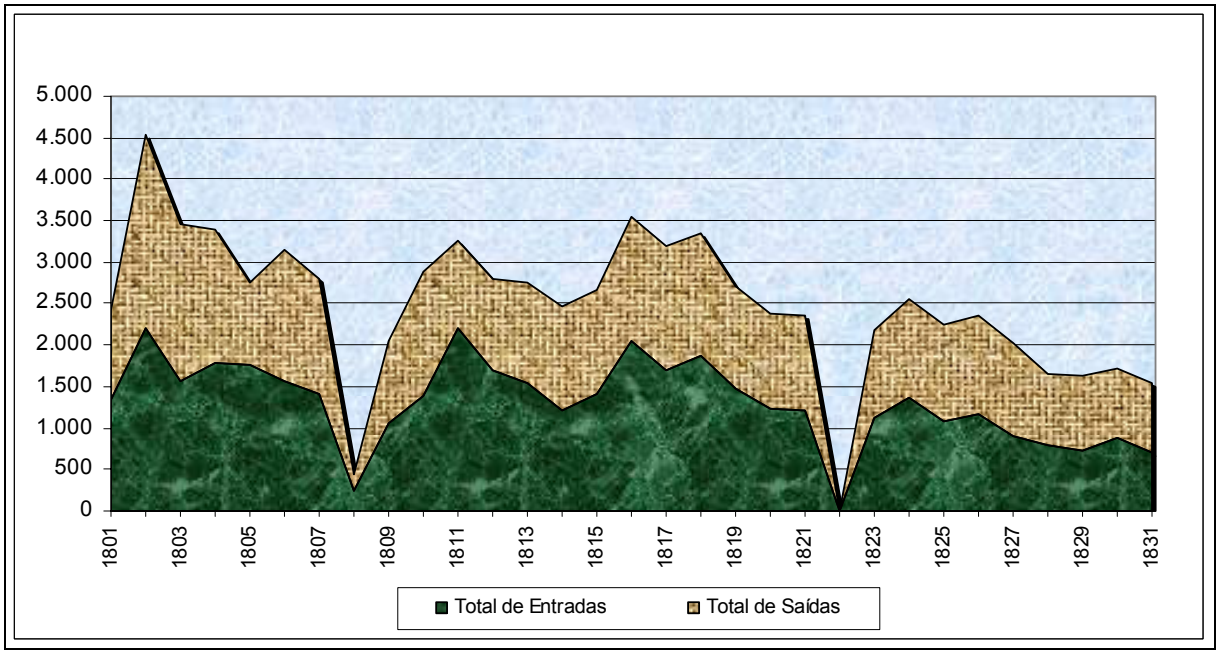
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 42: Número de navios que partiram dos portos de Lisboa e Porto.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 43: Número total de entradas e saídas de navios nos portos de Lisboa e Porto.



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

CAPÍTULO 5 ANÁLISE DOS PRINCIPAIS PRODUTOS COLONIAIS COMERCIALIZADOS ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO

Neste capítulo, trataremos do movimento de reexportação dos principais produtos brasileiros feitos por Portugal com destino às Nações Estrangeiras predominantes, pois a análise quantitativa desses produtos permite-nos articular os vários pontos até aqui estabelecidos e, assim, configurar a posição do Brasil nesse quadro de relações mercantis internacionais. Efetivamente, é graças aos produtos brasileiros que a metrópole portuguesa consegue desenvolver um comércio superavitário no final do século 18 para o século 19.[1382] Para compreendermos a representação absoluta e as quantidades dos principais produtos brasileiros reexportados por Portugal, analisamos a reexportação dos principais produtos para as oito principais Nações importadoras dos mesmos: Hamburgo, Inglaterra, Itália, França, Castela, Rússia, Holanda e Prússia.

5.1 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: REEXPORTAÇÕES DOS PRINCIPAIS PRODUTOS (QUANTIDADES)

A tabela 50 e o gráfico 44 reúnem os sete principais produtos brasileiros de reexportação portuguesa e os oito principais consumidores de mercadorias reexportadas por Portugal.

Estudaremos, em primeiro lugar, as quantidades reexportadas dos principais produtos brasileiros para as nações: açúcar branco; açúcar mascavado; algodão; couros secos; tabaco; café e cacau. O comércio com Hamburgo sempre foi de grande valia para Portugal, pois os produtos reexportados pelo Reino a Hamburgo, que na verdade eram brasileiros, mereciam a

[1382] NOVAIS, Fernando. Notas para o Estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1898). **Colloques internationaux du centre national de la Recherche**

atenção das autoridades, ocupando, por muitas vezes, a primeira posição na pautas das discussões do Estado,[1383] por se tratar do principal comprador desses produtos. A análise desses produtos nos mostra com clareza a importância do comércio hamburguês para as praças portuguesas.[1384]

Os dados da tabela e do gráfico mostram que, na soma dos anos de 1796 a 1831, Hamburgo ocupava o primeiro lugar com a importação de 35,6% do total reexportado para estes oito países. Hamburgo era o grande comprador do açúcar branco e açúcar mascavado. A Itália estava em segundo lugar, com 28,8% do total exportado; a Inglaterra, em terceiro, com 12,2% do total; a França ocupava o quarto lugar, com 11% do total; Castela, o quinto lugar, com 6,6%; a Holanda estava em sexto lugar no *ranking*, com 3,2% do total; a Prússia, em sétimo, com 1,3%, e a Rússia em oitavo lugar, com 1,2%.

Como já vimos Hamburgo era o grande comprador do açúcar branco, com 49,3% do total reexportado no período; a Itália importou 35,8% do total no período, sendo considerados os dois principais compradores.[1385] Os demais não chegam a atingir, cada um, 5% do total. A França comprou 4,2% do total reexportado; a Inglaterra 2,6%; Castela e Rússia importaram cada uma 2,4%; a Prússia 1,7% do total e, finalmente, a Holanda, com 1,5% do total no período.

As correspondências consulares nos confirmam que Hamburgo era o depósito dos produtos coloniais: "pois a Balança consta ser ela depositária dos efeitos do Brasil, que nos

---

scientifique, n. 543; **L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930**. Anatole-France-Paris, Editions du Centre National de La Recherche Scientifique, 15 quai., p. 78, 1973.

[1383] Carta do cônsul português em Hamburgo. João Schuback. Hamburgo, 17 de dezembro de 1793. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1384] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 13 de agosto de 1790. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

1385 **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

levou no valor de 7, 10, 14 e 18 milhões, ressaltando haver sempre o saldo a nosso favor";[1386] e ainda: "...devemos confessar que ela foi e é presentemente uma das maiores exportadoras dos efeitos do Brasil".[1387]

Em relação ao açúcar mascavado, é novamente Hamburgo o principal comprador, importando 60,1% do total no período; segue a Itália, com 23,8%; a França, com 5,7% do total; a Inglaterra, com 5,5%; Castela, com 2,3%; a Prússia, com 1,8%, e a Rússia com 0,8%.

Em relação ao algodão, o principal país consumidor era a Inglaterra, que retinha a maior parte da produção brasileira no período, importando 49,2% da quantidade; seguindo a França, com o total de 28,4% da quantidade reexportada. O terceiro comprador, com 8,9% do total, era Castela; o quarto lugar, com a importação de 7,7% do total, pertencia à Itália. Hamburgo, neste caso, ocupava o quinto lugar, com a soma de 4,4% do total; seguido pela Holanda, que importou 1% do total; a Prússia foi responsável por 0,3% do total e, por último, temos a Rússia, com a soma de 0,1% do total reexportado.

Quanto aos couros secos, apresentava-se razoável equilíbrio entre as Nações. O primeiro lugar pertencia a Castela, que importou 23,5% do total; em segundo, a França, com 21,3%; em quarta posição estava a Holanda, com a soma de 18,1% do total; Inglaterra e Hamburgo disputavam a quinta posição, com o montante de 11,4% e 11,1% do total, respectivamente, e, por fim, tínhamos a Prússia, com 1,3% do total.

O tabaco era essencialmente exportado para Itália, principal consumidora com 57,6% do total no período, seguido por Hamburgo, com 22,2% do total, e Castela, com 12,9% eram os principais compradores desse produto; a França somava 2,7%; a Inglaterra, 2,3%; a Holanda; 1,8%, e a Prússia 0,8% do total reexportado no período.

[1386] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.
[1387] **BGC**, 1818. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

O café era outro produto muito importado pela Itália, somando, no período, 57,3% da quantidade reexportada por Portugal. Em segundo lugar estava Hamburgo, com 16,8%; a França, em terceiro, com 11,6%, e a Holanda em quarto, com a soma de 9,7% do total; a Inglaterra em quinta posição, com 2,3%; os demais não atingiram a importação acima de 1% do total no período.

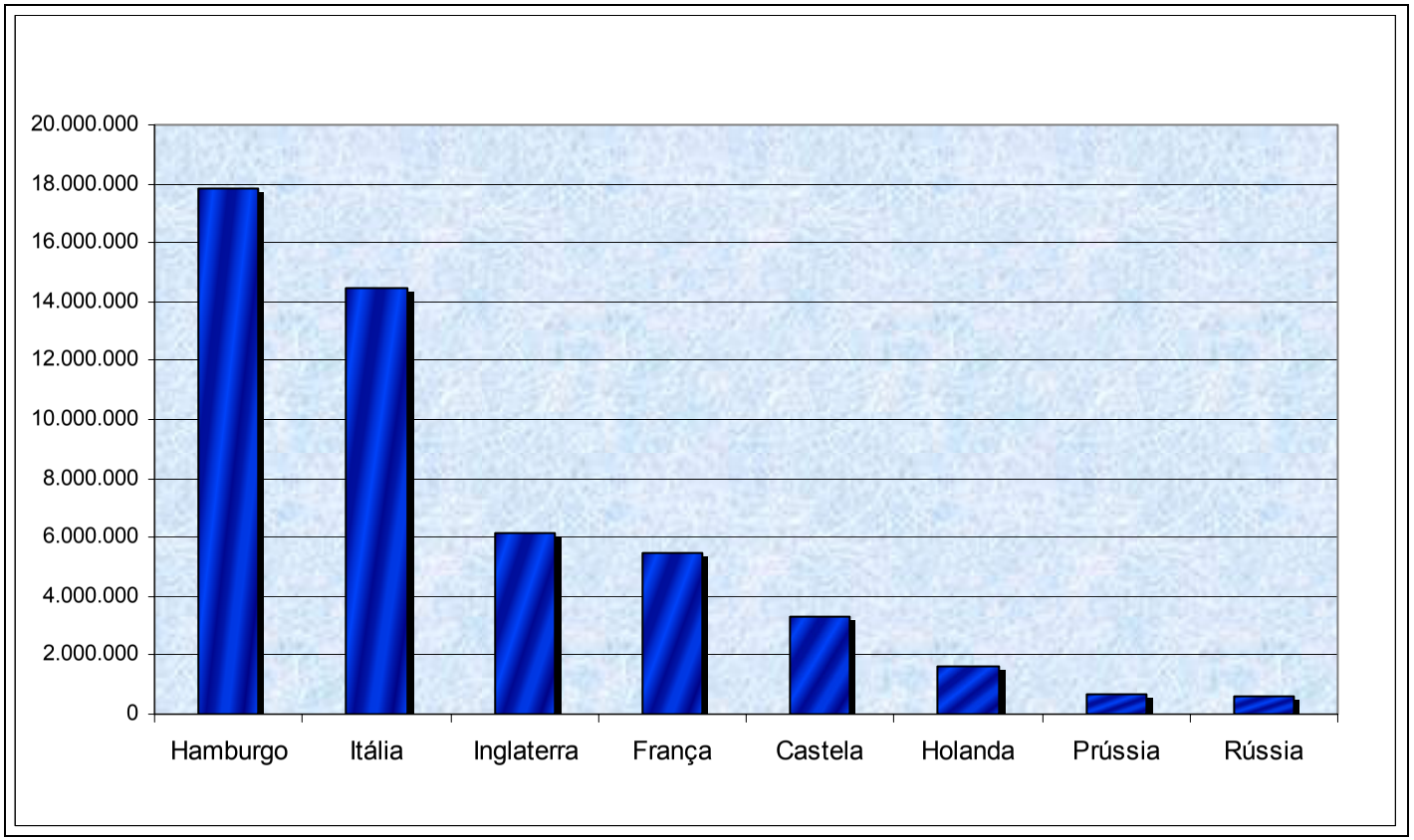
Por último, o cacau tinha como primeira importadora a Itália, com 49,9% do total da quantidade reexportada; a França era a segunda no quadro. com o montante de 15,2%. e Castela em terceiro. com 12,4% do total. Hamburgo ocupava o quarto lugar, com 10,6%; Inglaterra, 5,4%; a Holanda 5,3% do total; as demais não atingiram 1% do total no período.

Tabela 50: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1796-1831) (quantidade).

PAÍSES	HAMBURGO	INGLATERRA	ITÁLIA	FRANÇA	CASTELA	RÚSSIA	HOLANDA	PRÚSSIA	TOTAL	TOTAL
PRODUTOS	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	QUANTIDADE	%
AÇÚCAR BRANCO	10.595.261	565.165	7.696.074	893.394	519.793	514.234	328.427	369.036	**21.481.384**	**42,9**
%	49,3	2,6	35,8	4,2	2,4	2,4	1,5	1,7	100,0	
AÇÚCAR MASCAVO	5.255.815	480.376	2.088.581	497.782	205.065	67.151		156.902	**8.751.672**	**17,5**
%	60,1	5,5	23,9	5,7	2,3	0,8		1,8	100,0	
ALGODÃO	385.263	4.309.713	673.579	2.489.511	782.693	4.746	91.431	26.989	**8.763.925**	**17,5**
%	4,4	49,2	7,7	28,4	8,9	0,1	1,0	0,3	100,0	
COUROS SECOS	559.912	576.191	673.579	1.074.705	1.183.917	1.647	913.933	64.360	**5.048.244**	**10,1**
%	11,1	11,4	13,3	21,3	23,5	0,0	18,1	1,3	100,0	
TABACO	578.680	58.815	1.489.916	71.540	335.569	1.099	47.501	21.714	**2.604.834**	**5,2**
%	22,2	2,3	57,2	2,7	12,9		1,8	0,8	100,0	
CAFÉ	212.469	28.620	725.167	146.570	10.104	13.074	122.236	8.252	**1.266.492**	**2,5**
%	16,8	2,3	57,3	11,6	0,8	1,0	9,7	0,7	100,0	
CACAU	231.941	117.808	1.088.313	331.509	269.608	8.418	115.205	18.236	**2.181.038**	**4,4**
%	10,6	5,4	49,9	15,2	12,4	0,4	5,3	0,8	100,0	
TOTAL	**17.819.505**	**6.136.761**	**14.435.404**	**5.505.085**	**3.306.800**	**610.373**	**1.618.765**	**665.496**	**50.098.189**	**100,0**
%	**35,6**	**12,2**	**28,8**	**11,0**	**6,6**	**1,2**	**3,2**	**1,3**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 44: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1796-1831) (quantidade).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.1.1 PORTUGAL – NAÇÕES ESTRANGEIRAS: REEXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS (REPRESENTAÇÃO ABSOLUTA EM RÉIS)

Passaremos a analisar agora o movimento de reexportação portuguesa para as Nações estrangeiras dos principais produtos brasileiros, em valores absolutos, a fim de compreendermos a representação absoluta dos mesmos no período estudado.

O gráfico 45 e a tabela 52 reúnem os oito principais consumidores dos produtos brasileiros e nos mostram, na soma geral, que a reexportação portuguesa para Hamburgo foi a mais favorável no período, somando 23,5% do total no valor de 55.662.930.001 milhares de contos. A Itália disputava com Hamburgo, chegando a 22,9%; a França, 19,8% do total, e a Inglaterra, 19,4% do total. Castela importou 10,2% e a Holanda 2,5% do total no período, a Prússia 1% e a Rússia 0,7% do total.

No comércio do açúcar branco, a reexportação foi a seguinte: 43,5% do total do valor foi importado por Hamburgo; a Itália importou 30,8%; 17,3% foi importado pela França; a Inglaterra foi responsável por 2% e Castela igualmente atingiu 2%. Rússia e Prússia, respectivamente, importaram 1,8% e 1,6%; a Holanda importou 1%.

Em relação ao açúcar mascavado, Hamburgo foi o responsável pela importação de 60% do total; a Itália, 24,3%; a França, 6,1%; a Inglaterra atingiu apenas 5%; os demais não atingiram 2% do total no período.

Quando se fala de algodão, o quadro se modificou; a disputa se deslocou para a área da Inglaterra e da França, enquanto que o açúcar era disputado entre Hamburgo e Itália. A Inglaterra importou, no período, 40,6% do total e a França 30%; Castela também se mostrou neste comércio com o total de 17,2%. Já a Itália e Hamburgo participaram com 6% e 4,7% respectivamente. Os demais chegaram a atingir 2% do total.

Os couros secos possuíam o melhor mercado na Inglaterra, com 27,4% do total. Em segundo lugar estava a Itália, com 20,5% do total; seguida por Castela, com 19%; que, por sua vez, era seguida pela França, que importou 13,9% valor. A Holanda seguia com 11,8% do total do montante da reexportação; Hamburgo atingiu apenas 6,6% do total e, finalmente, a Prússia e a Rússia não atingiram 1% do total no período.

O comércio do tabaco tinha sua praça mais favorável na Itália, somando 57,4% do total; o segundo comprador era Hamburgo, com 20,9%, e Castela o terceiro lugar, com a participação de 13,7% do total. A Inglaterra participava com 3%; a França com 2,7%; a Holanda com 1,7%. Os demais não chegaram a atingir 1% do total no período.

A Itália, no comércio do café, encabeçava o grupo, com 59,6%; Hamburgo seguia com 16,7% do total; França e Holanda importaram, respectivamente, 10,4% e 8,8% do total; Inglaterra apenas 2,2%, e os demais não atingiram 1%.

Por fim, o cacau também foi reexportado em maior quantidade para a Itália, com a participação de 61,4%; a França participou com 11,7% do total, e Castela com 11,1%. A participação de Hamburgo neste comércio foi de 7,8% do total; Inglaterra importou somente 3,6%, e a Holanda 4,1%. Os demais países não atingiram 1% do total do período.

De acordo com a participação percentual de cada produto no período, temos o seguinte resultado: o açúcar branco foi responsável por 33,1% do total dos principais produtos coloniais reexportados para as Nações; o algodão, em termos de valor, ultrapassou a soma do açúcar branco, sendo responsável por 37,3% do total no período. Deve-se este fato à subida do preço do algodão no final do século 18 e início do século 19;[1388] o terceiro produto com maior valor eram os couros secos, com 10,9% do total, e o quarto era o açúcar mascavado, com a soma de 8,3%. O quinto lugar pertencia ao cacau, com 4,3% do total; a sexta posição

cabia ao tabaco, e, finalmente, o café, com 2,8% do total da reexportação portuguesa para as Nações.

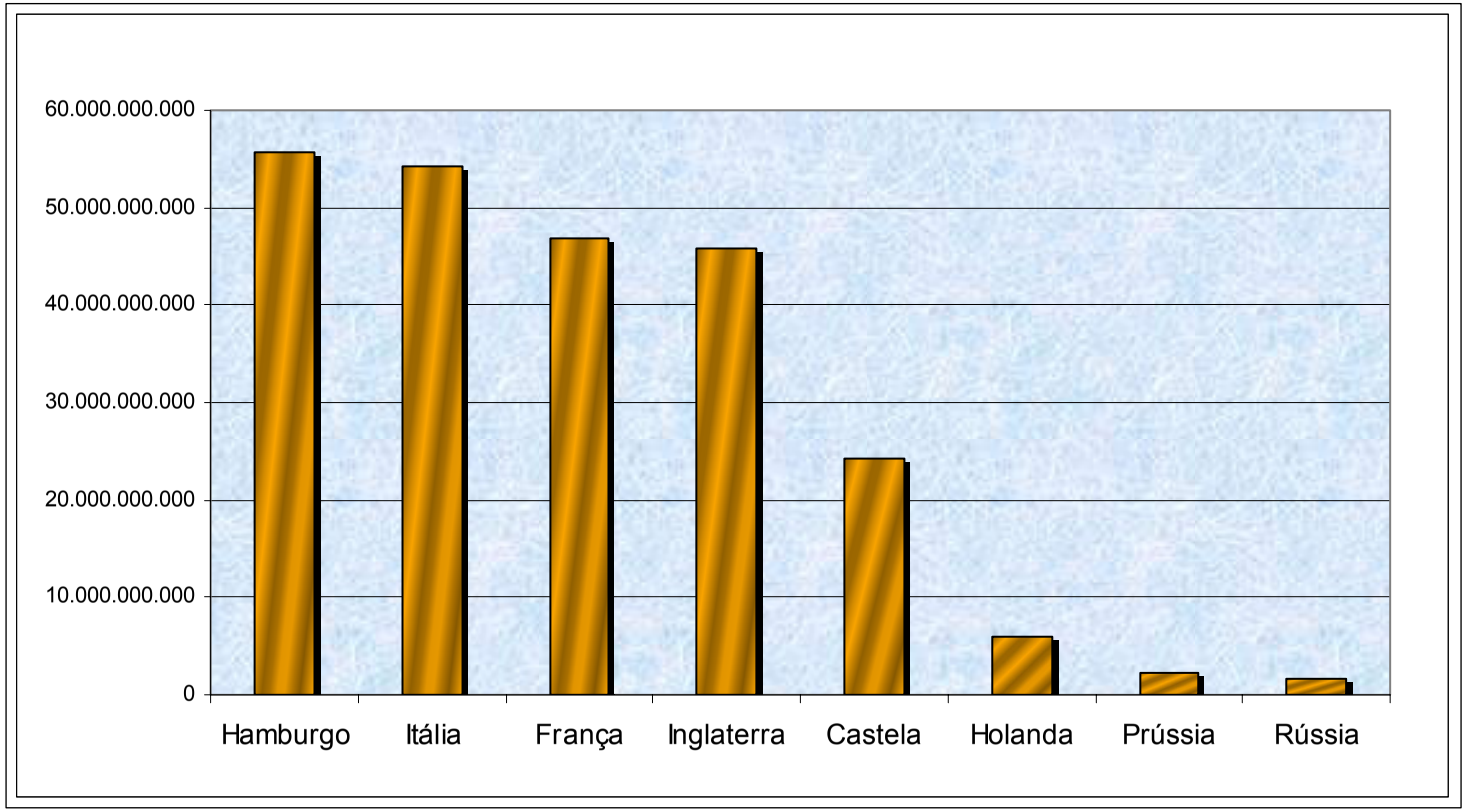
[1388] **BGC,** 1808. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 51: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1896-1831) (em réis).

PAÍSES	HAMBURGO	INGLATERRA	ITÁLIA	FRANÇA	CASTELA	RÚSSIA	HOLANDA	PRÚSSIA	TOTAL	%
PRODUTOS	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	
AÇÚCAR BRANCO	34.289.558.884	1.553.638.585	24.319.457.375	13.645.768.053	1.592.327.144	1.443.491.899	776.399.698	1.257.673.067	**78.878.314.705**	**33,3**
%	43,5	2,0	30,8	17,3	2,0	1,8	1,0	1,6	100,0	
AÇÚCAR MASCAVO	12.062.028.372	999.259.770	4.895.500.656	1.217.002.689	422.213.890	134.099.183		378.072.157	**20.108.176.717**	**8,5**
%	60,0	5,0	24,3	6,1	2,1	0,7		1,9	100,0	
ALGODÃO	4.112.199.588	35.552.921.948	5.245.484.320	26.263.880.921	15.049.363.313	49.614.493	1.024.012.621	320.927.652	**87.618.404.856**	**37,0**
%	4,7	40,6	6,0	30,0	17,2	0,1	1,2	0,4	100,0	
COUROS SECOS	1.692.794.704	6.992.436.694	5.245.484.320	3.550.009.732	4.860.599.669	5.093.090	3.019.390.169	191.163.161	**25.556.971.539**	**10,8**
%	6,6	27,4	20,5	13,9	19,0	0,0	11,8	0,7	100,0	
TABACO	1.619.004.556	230.284.250	4.436.632.448	208.489.680	1.053.688.171	3.941.400	127.321.890	55.908.400	**7.735.270.795**	**3,3**
%	20,9	3,0	57,4	2,7	13,6	0,1	1,6	0,7	100,0	
CAFÉ	1.104.361.799	146.735.341	3.928.590.915	683.822.705	52.898.943	55.968.298	577.922.790	44.494.506	**6.594.795.297**	**2,8**
%	16,7	2,2	59,6	10,4	0,8	0,8	8,8	0,7	100,0	
CACAU	782.981.946	367.724.796	6.193.333.289	1.183.237.636	1.122.662.876	25.854.310	415.095.990	18.236	**10.090.909.079**	**4,3**
%	7,8	3,6	61,4	11,7	11,1	0,3	4,1	0,0	100,0	
TOTAL	**55.662.930.001**	**45.843.001.464**	**54.264.483.522**	**46.752.211.496**	**24.153.754.061**	**1.718.062.676**	**5.940.143.182**	**2.248.257.185**	**236.582.843.588**	**100,0**
%	**23,5**	**19,4**	**22,9**	**19,8**	**10,2**	**0,7**	**2,5**	**1,0**	**100,0**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 45: Reexportações portuguesas de produtos brasileiros para as Nações estrangeiras (1796-1831) (em réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2 PORTUGAL – HAMBURGO: PRINCIPAIS PRODUTOS BRASILEIROS DE REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO (PREÇOS, QUANTIDADES E VALOR ABSOLUTO EM RÉIS)

Passaremos à analise dos principais produtos de exportações portuguesa, sabendo, de antemão, que a quase totalidade desses produtos são brasileiros. Para sublinhar a importância das relações comerciais portuguesas com Hamburgo sustentado pelos produtos brasileiros, de 1796 a 1831, salientamos o testemunho do cônsul português em Hamburgo:

> ... demonstrar com poucas palavras a importação e exportação que anualmente costumamos ter aqui dos Produtos do Brasil e dos lucros que aprazam e quando daqui se comercializam para o Báltico, quando assim se pode tirar mais a vantagem. Os de importação saem bem particularmente de 25 até 30 mil caixas de açúcares dos três portos principais do Brasil.[1389]

Por essa razão tomamos 15 produtos brasileiros vendidos por Portugal a Hamburgo no período de 1796 a 1831, distribuídos em tabelas e gráficos: açúcar branco; açúcar mascavado; algodão; couros secos; tabaco; café; cacau; pau-brasil; couros salgados; arroz; anil; salsaparrilha; ipecacuanha; tapioca; vaquetas.

5.2.1 PRODUTOS EXPORTADOS POR PORTUGAL PARA HAMBURGO

Em primeiro lugar, apresentamos uma lista dos produtos exportados por Portugal a Hamburgo, que se encontram relacionados tanto nas Balanças do comércio Português, como nas correspondências consulares.[1390]

[1389] Cartas manuscritas por João Gabe, comerciante português em Hamburgo, enviada para Antônio de Araújo Azevedo, Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Comendador da Ordem de Cristo no Rio de Janeiro, enviada em 30 de agosto de 1808. Arquivo do Conde da Barca, correspondências recebidas, doc. 5.7. Universidade do Minho. Braga, Portugal.

[1390] "Resumo dos gêneros que, no decurso do ano 1794, se importaram do Reino de Portugal nesta Cidade de Hamburgo: 20.737 ½ caixas de açúcar; 14 barris de açúcar; 1384 rolos de tabaco; 473 fardos de tabaco; 4.600 quintais de pau-brasil; 1 parcela de outra qualidade de pau; 35.579 couros em cabelo; 8 fardos com peles; 1542 de fardos de algodão; 1212 sacos e 11 barris de cacau; 78 barris e fardos de tapioca; 751 sacos de sumagre; 15 barris de cremor tartari; 78 fardos e sacos de drogas; 72 fardos de salsaparrilha; 51 caixas de chá; 284 sacos, 11 barris e 5 caixas de café; 116 barris e caixas de anil; 7.338 caixas e barris de figos; 79 fardos de amêndoas; 8.439 caixas de fruta; 97.209 canelas de boi; 15 parcelas e 53 barris de pontas de boi; 3 parcelas de coquilhos; 45 cerões de alecrim; 295 fardos de canas; 3 cargas de sal; 7 pipas de aguardente de cana; 380 pipas e barris de vinho; 9 caixas de chocolate; 6 pipas de azeite; 263 sacos e bago de loureiro; 1.050 fardos de folhas de loureiro; 614 fardos e parcelas de cortiça; 455 canastras de cebolas; 47 barris e sacos de castanhas; 60 fardos de barba de

PRODUTOS EXPORTADOS POR PORTUGAL PARA HAMBURGO

Açúcar branco
Açúcar mascavo
Algodão
Café
Couros secos
Cacau
Vinho rama
Couros salgados
Chá
Pau-brasil
Vinho de embarque
Salsaparrilha
Figos
Passas
Quina[1391]
Vinho
Anil
Arroz
Tapioca
Frutas verdes
Óleo de copaíba
Ipecacuanha[1392]
Aguardente
Canela
Frutas secas
Sal
Erva doce
Sumagres[1393]
Pontas de boi
Cortiça
Casca de laranja
Cebolas
Salsa
Louça
Sagu
Óleo de linhaça
Barba de baleia
Tabaco em rolo
Tabaco em folha
Madeira
Couros em cabelo
Peles
Vinagre
Gengibre amarelo
Drogas
Coquilhos[1394]
Amendoim
Alecrim
Cana
Frutas
Aguardente de cana
Chocolate
Azeite doce
Azeite de baleia
Bago de loureiro
Folhas de loureiro
Limão
Pano de linho
Xarope
Esteiras
Rotins[1395]
Ceras
Várias miudezas
Amêndoas
Fio de algodão
Canela da Índia
Peles de lixa
Borracha bruta
Livros
Cominho
Ameixas
Casca de limão
Confeitos
Pele de peixe
Móveis
Pimenta
Salitre
Sassafrás[1396]
Esteiras
Panelas
Caixas
Bálsamo
Caju
Goma
Caixas de azougue
Semente
Presunto
Goma aromática
Panos de algodão da Índia
Cobre
Licores
Azeitonas
Azeite de terebintina
Lençoaria
Bagas de zimbro
Vinho de faial
Cremor tartari
Vinho tinto
Laranja secas
Cangas
Fazendas
Chifres de boi
Sumo de limão
Tartaruga
Vinho do pico
Archote[1397]
Bengalas
Borrachas
Cocos
Doces
Fazendas da Índia
Trancas
Pedras pomes
Tabaco fabricado
Tártaro
Vinho da madeira
Baunilha
Campeche[1398]
Confeitos
Dentes de elefantes
Madre pérola
Pau amarelo
Pelo de lebre
Quina
Cana de rotim
Casca de cacau
Cássia Línea
Cherimólia[1399]
Curiosidades de história natural
Lã
Erva doce
Melaço
Pau roxo
Marfim (dente)
Nozes
Rolhas
Vinho engarrafado
Urucum
Flor de noz moscada
Frutas de espinho
Outros efeitos

---

baleia; 364 fardos de cascas de limão; 96 fardos e barris com várias miudezas". Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 27 de janeiro de 1795.

[1391] Da família das drogas.

[1392] Designação de certas plantas medicinais cujas raízes têm propriedades vomitivas.

[1393] Planta anacardiácea;pó mais ou menos grosseiro resultante da trituração dessa planta e usado em medicina, na tinturaria e nos curtumes.

[1394] Pequeno fruto do coquilheiro de que se fazem rosários; nome de uma árvore dos Açores.

[1395] Junco com que se fazem assentos; cana-da-índia.

[1396] Planta laurácea americana de onde se extrai óleo e cujas folhas reduzidas a pó são empregadas como condimento.

[1397] Corda coberta de breu, que se acende para iluminar, principalmente em lugar livre.

[1398] Árvore leguminosa cuja madeira avermelhada se emprega em tinturaria; madeira dessa árvore.

[1399] Pequena árvore anorácea da América tropical; graviola.

5.2.2 EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS DE PRODUTOS BRASILEIROS PARA HAMBURGO

Na tabela 52 e no gráfico 46 estão reunidos, por ordem de importância e valor, os 15 principais produtos da exportação portuguesa para Hamburgo; seus respectivos valores e quantidades no período de 1796 a 1831: açúcar branco; açúcar mascavado; algodão; anil; couros secos; couros salgados; arroz; tabaco; café; cacau; pau-brasil; salsaparrilha; ipecacuanha; tapioca e vaquetas.

Conforme nos mostra a tabela e o gráfico, o açúcar branco estava em primeiro lugar no *ranking* com 59,5% do total da exportação no período; o açúcar mascavado ocupava a segunda posição, com 21,2%. Se somarmos o total do açúcar branco e do açúcar mascavado, encontramos a importância de 80,7% do total do valor exportado por Portugal para Hamburgo nos anos de 1796 a 1831. A importância do comércio do açúcar em Hamburgo é encontrada em várias fontes, como veremos adiante.

O algodão encontrava-se em terceira posição, com a soma de 9,3% do total no período; os couros secos ocupavam a quarta posição, representando 3,1 do total; o tabaco era quinto colocado, com 3% do total; o café era sexto colocado, contribuindo com 2% do total. O cacau, que ocupava a sétima colocação, somava 1,5% do total; o pau-brasil, o oitavo no *ranking*, representando a importância de 0,8% do total; couros salgados estava em nono lugar, com a soma de 0,5% do total; o arroz, décimo colocado, com 0,3%; o anil era décimo primeiro colocado, com 0,3% do total; salsaparrilha, a décima segunda posição, com 0,2% do total; ipecacuanha, com 0,3% do total; o décimo quarto lugar coube à tapioca, com 0,1% do total, e, finalmente, as vaquetas ficaram em décimo quinto lugar, não atingindo porcentagem significativa. Por vários anos, o comércio com Hamburgo não foi maior devido aos fatores climáticos e beligerantes, como nos atesta o cônsul português em Hamburgo:

> Tomo a liberdade de mandar à presença de V. Ex.ª a costumada lista anual das importações desses Reinos, que avultariam mais, se de resultas do inverno temporão, alguns 20 navios com as suas cargas procedentes dos portos de Portugal não ficassem impossibilitados de chegarem a esta Cidade, impedidos pelo gelo.[1400]

Quanto às quantidades não fizemos o percentual, pelo fato de as medidas serem diferentes.

Tabela 52: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (produtos).

PRODUTOS	QUANTIDADE	PRODUTOS	VALOR	%
Açúcar branco - @	10.595.261	Açúcar branco	34.289.558.884	59,5
Açúcar mascavado - @	5.255.816	Açúcar mascavado	12.062.028.372	21,2
Tabaco - @	578.680	Algodão	4.112.199.588	9,3
Couros secos - @	559.612	Couros secos	1.692.794.703	3,1
Algodão - @	385.263	Tabaco	1.619.004.556	3,0
Cacau - @	231.941	Café	1.104.361.799	2,0
Café - @	212.469	Cacau	782.981.946	1,5
Anil - Arráteis[1401]	159.607	Pau-brasil	408.860.400	0,8
Couros salgados -@	120.238	Couros salgados	273.066.510	0,5
Arroz- @	88.448	Arroz	185.789.205	0,4
Pau-brasil - Quintal[1402]	45.417	Anil	159.034.666	0,3
Ipecacuanha- Arráteis	32.460	Salsaparrilha	129.042.830	0,3
Tapioca - @	21.893	Ipecacuanha	71.525.730	0,2
Vaquetas - @	9.410	Tapioca	69.567.520	0,1
Salsaparrilha - @	6.194	Vaquetas	14.612.040	0,0
TOTAL	**18.302.709**	**TOTAL**	**56.974.428.749**	**100,0**

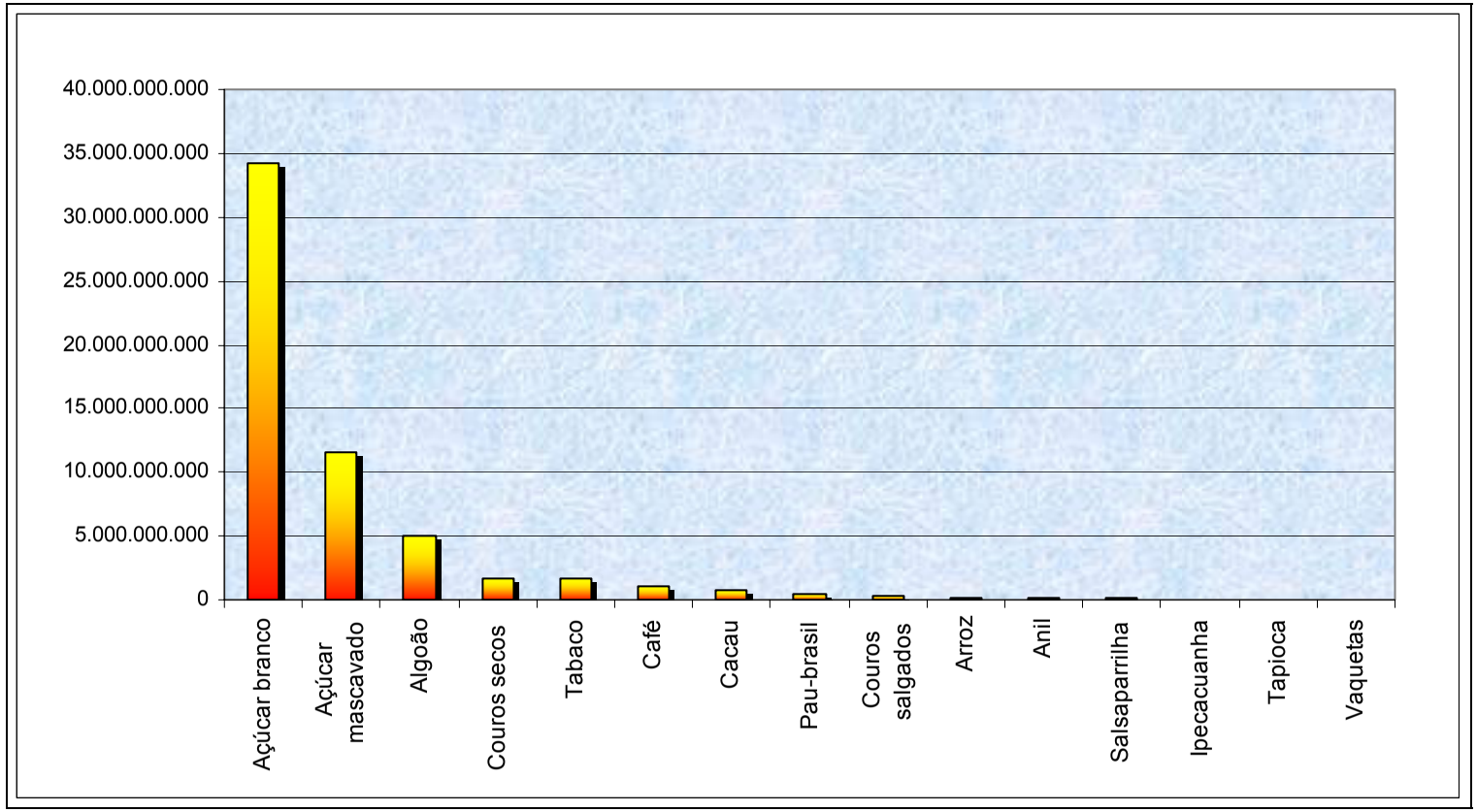
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1400] Carta do cônsul de Portugal em Hamburgo. João Schuback. A Real Junta de Comercio de Portugal. Hamburgo, 17 de março de 1797. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1401] Medida.

[1402] Do latim medieval – quintale < Ar Kintar, peso de cem libras.

Gráfico 46: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (em réis).



5.2.2.1 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR BRANCO

O principal produto de exportação portuguesa para Hamburgo, ao longo dos anos foi o açúcar branco do Brasil.[1403] A importância do comércio do açúcar brasileiro em Hamburgo é mencionada várias vezes nas correspondências consulares como o principal produto da praça de Hamburgo; já em 1790, são apresentadas listas de exportações em que o açúcar ocupava quase que a totalidade do montante geral:

> Tomo a confiança de incluir a lista dos gêneros que dos portos desses Reinos se importaram nesta Praça, no decurso do ano próximo passado. Reparará V. Ex.ª quanto foi significante esta importação, e que durante estes últimos dois anos expirados, a de açúcares foi sucessivamente crescendo, segundo mostra a recapitulação ao fim da mesma lista.[1404]

E ainda, em 1823, a correspondência deixa bem claro a importância desse comércio:

> Aos 8 de agosto passado, por via marítima, tive a honra de oficiar ultimamente a Vossa Senhoria, expondo-lhe uma breve relação da situação em que estavam as nossas relações comerciais com este porto. Desde então, ao meu grande pesar, nenhuma embarcação com a nossa bandeira tem se aprovado nestas passagens, outrora tão freqüentes, porém, do outro lado, posso ter a satisfação de avisar que o valor de quase todos os produtos do Reino Unido aumentaram bastante desde o rigor do Inverno ter bloqueado este rio; e como não seja provável que no decurso do ano presente hajam de chegar aqui suprimentos consideráveis de gêneros do Brasil, há toda a aparência dos preços atuais se haverem de conservar, principalmente do antigo Açúcar; do qual também pouca importação se pode esperar da Havana amostrada. Aqui junto tenho a honra de levar à presença desse Régio Tribunal a Lista das Mercancias que, no decurso do ano passado, foram aqui importadas do Reino Unido e exportadas para o mesmo; cuja remessa demorei até agora na esperança da ocasião direta de um navio destinado para essa, o qual, porém, ainda ficando detido por falta de carga.[1405]

[1403] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal. ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo, Ática. 1980; NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001; ALEXANDRE, Valentim. **Os sentidos do império**. Questões Nacionais e Questões Coloniais na Crise do Antigo Regime Português. Porto. Afrontamento, 1993; PEDREIRA, Jorge. **Estrutura industrial e mercado colonial, Portugal e Brasil 1780-1830.** Lisboa: Linda-a-Velha, 1994; MACEDO, Jorge Borges de. **O Bloqueio Continental**. Economia e Gurra Peninsular. 2. ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

[1404] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback Júnior, à Real Junta de Comércio de Portugal. Hamburgo, 22 de março de 1802. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1405] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Manoel Antonio Vellez Caldeira Castelo-Branco. Hamburgo, em 25 de março, de 1823. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

A quantidade exportada representa flutuações consideráveis. Em 1796, Portugal reexportou a quantidade de 1.037.884 arrobas; já em 1797, caiu para 497.621 arrobas, declinando ainda mais, em 1898, para 347.324 arrobas. Em 1799, tendeu a crescer consideravelmente, chegando, em 1801, ao máximo da quantidade exportada no período, somando 1.265.717 arrobas. Este foi o ano de maior exportação portuguesa para Hamburgo, e encontramos esta informação não só na Balança portuguesa como também nos documentos hamburgueses.[1406]

Como já vimos, o comércio com Hamburgo era o mais vantajoso a Portugal.[1407] Em 1802, sofreu considerável recessão, atingindo a quantidade de 763.577 arrobas, retraiu-se ainda mais de 1803 a 1807, mantendo a faixa de 455.792, 306.691, 403.098, 437.940 e 255.767 arrobas, respectivamente. O comércio de Portugal com Hamburgo sofreu as conseqüências dos bloqueios e contrabloqueios do rio Elba, ou seja, as guerras entre a Inglaterra e França, definidas pelo cônsul português em Hamburgo como guerras econômicas[1408] O comércio com Hamburgo é interrompido de 1808 a 1814, tendo, em 1814, a reexportação do açúcar chegado e 456.634 arrobas, declinando para 259.147 arrobas em 1815; ascendendo para 596.870 arrobas, em 1816. De 1817 em diante, inicia-se o período do declínio até o final do período, passando de 492.899 para 453.340 arrobas em 1818; retraindo-se a 258.745 arrobas em 1819, com ligeira elevação, em 1820, para 397.740 arrobas, como nos atesta o cônsul português em Hamburgo:

[1406] "Tomo a confiança de incluir a Lista dos Gêneros que dos portos desses Reinos se importaram nesta Praça no decurso do ano próximo passado. Reparará V. Ex.ª quanto foi significante esta importação, e que durante estes últimos dois anos expirados, a de Açúcares foi sucessivamente crescendo, segundo mostra a recapitulação ao fim da mesma Lista". Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 15 de dezembro de 1802. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1407] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal.

[1408] Carta do cônsul português em Hamburgo. João Schuback. A Real Junta de Comercio de Portugal. Hamburgo 3 de agosto de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios**

> Anexo, tenho a honra de apresentar à Real Junta o Mapa da importação e exportação durante a primeira metade deste ano: o semestre presente virá a ser provavelmente mais importante, visto estado próspero em que se mantém este mercado, principalmente para o produto açúcar. Só o café tem afrouxado ultimamente, e os algodões e chás ainda não entraram em favor.[1409]

O ano de 1821 iniciou uma queda vertiginosa que perdurou, chegando a exportar somente 1.473 arrobas em 1824; 5.548, em 1825: "O negócio dos produtores desse Reino e do Brasil continua num estado de apatia, onde espero o despertará à próxima Primavera, e que também por cá experimentaremos os prósperos efeitos da plausível Reconciliação das duas Coroas".[1410] A gravidade desta crise do comércio hamburguês foi também apresentada pelo Agente diplomático do Brasil em Hamburgo em 1827,[1411] ao Marquês de Inhambupe. Relata com detalhes a crise que faz baixar os preços dos produtos em geral, ao mesmo tempo em que se percebe a influência do mercado brasileiro em Hamburgo, conseqüentemente diminuindo o comércio Hamburgo-Portugal:

> O mesmo cônsul não deixará de seguir com a precisa atenção a marcha das coisas do decurso do corrente ano e dos seguintes, para no fim de cada um apresentar mapas semelhantes e observações análogas às que vou agora expender, e possa ele jamais ter a memorar nos seus competentes relatórios uma crise tão funesta como a que afligiu o comércio no fim de 1825 e princípio de 1826. Esta crise aterrou por tal modo os negociantes, que todos ao mesmo tempo procuraram desfazer-se das suas mercadorias, e como não houvesse então a menor confiança entre eles mesmos, e o numerário fosse muito raro, resultou disso baixar o preço de

---

Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1409] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, da Real Junta do Comércio, ao Sr. José Accursio das Neves. Hamburgo, 20 de julho, 1820. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1410] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, da Real Junta do Comércio, ao Sr. José Antônio Gonçalves. Hamburgo, 2 de Janeiro, 1826. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1411] "Acha-se aqui mais outro Agente diplomático do Brasil, na pessoa de Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, sobrinho do Conselheiro José Luiz de Carvalho e Mello, o qual escreveu três Cartas de crédito para o Grande Duque de Mecklemburgo Schwerin, e parece sujeito de respeitabilidade". Carta do Cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de Março, 1826. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> tudo a um ponto sem exemplo em alguma praça do mundo. Passado algum tempo, os espíritos ficaram um pouco mais tranqüilos, e os preços dos principais produtos melhoraram de maneira que os resultados de 1826 vieram a ser muito mais favoráveis do que prometiam as desgraças de semelhante catástrofes que hão de ser sensíveis ainda por muito tempo, e nada será capaz de remediá-las completamente, senão a continuação da paz da Europa, sem o que não poderá haver prosperidade pública, nem diminuição nas dívidas e, por conseqüência, nos encargos que mais ou menos pesam sobre todas as classes.[1412]

Em 1827, o comércio da reexportação português de açúcar branco para Hamburgo se reanimou consideravelmente, elevando-se para 121.048 arrobas. Pelo fato de haver pouco açúcar no mercado do Norte europeu favoreceu-se a reexportação portuguesa desse produto, conforme nos atesta o comentário do cônsul português em Hamburgo:

> O Comércio entre esse Reino e aqui se reanimou um tanto este ano, com várias remessas de gêneros transatlânticos, principalmente açúcares, que dessa e do Porto tem chegado. Esse último produto, sendo muito escasso por todo o Norte, parece dar boa conta, e como dele não se avistem senão suprimentos significantes das várias partes producentes, é muito provável que se conservará em favor até nova safra.[1413]

Em 1829, Portugal efetuou a reexportação de apenas 9.876 arrobas, diminuição significativa nesse comércio; já em 1830, a reexportação do açúcar foi de 124.762 arrobas e, em 1831, o total de 81.892 arrobas. A diminuição vertiginosa do açúcar branco no comércio português em Hamburgo encontra sua razão, no comércio direto de Hamburgo com o Brasil que se solidifica cada vez mais, especialmente depois da independência.

> Acabo de extrair para a Real Junta do Comércio os Registros anuais da importação e exportação de mercancias entre esse Reino e esta República. O resultado é cada vez mais deplorável, pois o número dos navios que no discurso do ano findo cá chegaram de Portugal apesar de 20, contando alguns em lastro,

---

[1412] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Marquês de Inhambupe. Hamburgo. 6 de janeiro de 1827 **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1413] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, a Real Junta do Comércio, Sr. José Accursio das Neves. Hamburgo, 18 de agosto de 1827. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

> enquanto que do Brasil em direitura passa de 130: de caixas de açúcar trouxeram estes últimos 44.800, e desse Reino vieram um total de apenas 49 caixas.[1414]

O próprio autor da balança geral do comércio português reclama este fato.[1415] Fica claro que não se pode atribuir a diminuição da exportação a produtos concorrentes, como o açúcar de beterraba, pois esse entra em cenário mais tarde,[1416] mas, sim, o comércio direto entre Hamburgo e Brasil. A carta do agente diplomático brasileiro em Hamburgo, Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond nos confirma:

> ...deste aumento de navegação resulta igualmente o aumento de importação, que tem a sua base nos principais ramos da safra e produção. A importação do açúcar, no ano passado, cresceu de duas mil, duzentas e vinte e nove caixas para dois mil, quatrocentos e noventa e duas sacas, mais do que no ano anterior. O café, de cinco mil, cento trinta e dois avos; o algodão, nove mil, seiscentos e cinqüenta e nove fardos ou balas; os coiros, vinte e cinco mil cento e oito; os chifres, duzentos e vinte e quatro mil, setecentos setenta e cinco; o aguardente, de trezentas e quarenta e seis pipas; e o arroz, dois mil, cento e oitenta e oito sacas. Além do aumento considerável destes produtos, vários outros vieram, pela 1.ª vez, na corrente do ano passado, como pela salsaparrilha, o azeite de baleia e goma.[1417]

Quanto aos preços, apresentava, ligeiras flutuações até 1818; já nos anos seguintes, sofreu forte queda de preço, que perdurou até o final do período. Os preços mantiveram certa estabilidade, com exceção de 1798, que ascendeu consideravelmente, de 1802 a 1807, sofreram retração, retomando o crescimento de 1814 a 1818, quando, de 1819 até o final do período, retraiu-se consideravelmente, chegando, em 1831, a atingir somente a metade do

---

[1414] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Marquês de Palmella. Hamburgo, 4 de janeiro, de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1415] **BGC,** 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal.

[1416] Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares. **Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

[1417] Carta do agente diplomático brasileiro em Hamburgo, Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond, ao Sr. Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 17 de março de 1832. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

preço que mantinha em anos anteriores, como se verifica na tabela 53 e no gráfico 47. O total da quantidade de açúcar branco reexportado no período foi de 10.293.831.727 arrobas; desta quantidade, o porto de Lisboa reexportou 67,8%, ou seja 7.191.017 arrobas, e Porto, 32,2% do total, ou seja, 3.404.244 arrobas.

Quanto aos preços, Lisboa e Porto seguiram praticamente o mesmo valor. O preço médio no período da exportação de Lisboa era de 3.040 réis a arroba, e a reexportação do Porto era 3.011 réis a arroba. Em termos de valor, o ano de maior expressão deu-se em 1796, com a importância de 3.261.031.528 milhares de contos, seguido pelo ano de 1801, com a cifra considerável de 4.255.340.554 milhares de contos. O ano de 1800 igualmente apresenta uma soma considerável em relação aos demais, com a soma de 2.769.908.800 milhares de contos. O ano de 1816 apresentou 2.034.845.700 milhares de contos; os demais anos não atingiram a cifra de dois milhares de contos. Os anos de menor importância deram-se no final do período: 1824, com apenas 2.946.000 mil réis; 1825, com a importância de 14.424 800 mil réis; 1828, com 31.044.190 mil réis, e 1829, com apenas 22.171.620 mil réis. O porto de Lisboa liderou este ramo de reexportação, com 7.191.017 arrobas no período, já o Porto reexportou a quantidade de 3.404.244 arrobas no período.

Tabela 53: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831).

AÇÚCAR BRANCO (ARROBAS)

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1796	677.185	3.142	2.127.715.270	360.699	3.142	1.133.316.258	1.037.884	3.261.031.528
1797	490.531	3.142	1.541.248.402	7.090	3.142	22.276.780	497.621	1.563.525.182
1798	321.761	4.620	1.486.535.820	25.563	4.320	110.432.160	347.324	1.596.967.980
1799	435.572	3.700	1.611.616.400	28.730	3.730	107.162.900	464.302	1.718.779.300
1800	738.480	3.700	2.732.376.000	10.144	3.700	37.532.800	748.624	2.769.908.800
1801	1.021.560	3.362	3.434.484.720	244.157	3.362	820.855.834	1.265.717	4.255.340.554
1802	561.052	2.600	1.458.735.200	202.525	2.600	526.565.000	763.577	1.985.300.200
1803	247.046	3.390	837.485.940	208.746	3.390	707.648.940	455.792	1.545.134.880
1804	184.230	3.825	704.679.750	122.461	3.825	468.413.325	306.691	1.173.093.075
1805	346.153	3.570	1.235.766.210	56.945	3.570	203.293.650	403.098	1.439.059.860
1806	372.700	3.015	1.123.690.500	65.240	3.015	196.698.600	437.940	1.320.389.100
1807	173.736	2.850	495.147.600	82.031	2.850	233.788.350	255.767	728.935.950
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	411.765	3.550	1.461.765.750	44.869	3.500	157.041.500	456.634	1.618.807.250
1815	163.861	3.840	629.226.240	95.286	3.840	365.898.240	259.147	995.124.480
1816	248.930	3.450	858.808.500	347.940	3.380	1.176.037.200	596.870	2.034.845.700

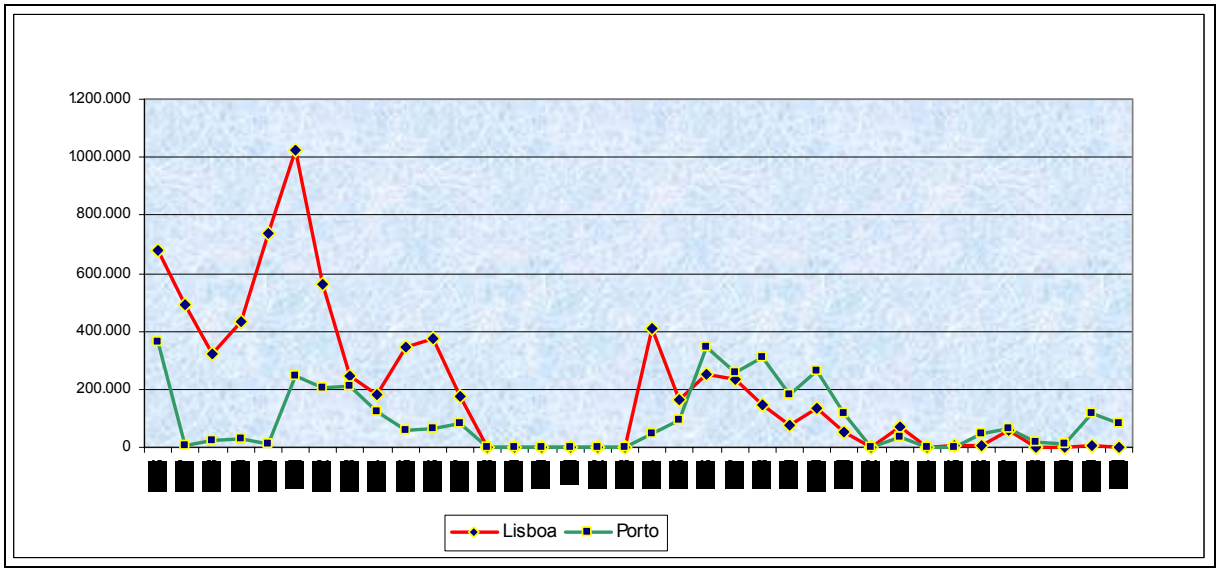
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	234.164	3.150	737.616.600	258.735	3.150	815.015.250	492.899	1.552.631.850
1818	144.886	3.125	452.768.750	308.454	3.125	963.918.750	453.340	1.416.687.500
1819	78.420	2.665	208.989.300	180.325	2.655	478.762.875	258.745	687.752.175
1820	136.503	2.545	347.400.135	261.237	2.545	664.848.165	397.740	1.012.248.300
1821	52.827	2.600	137.350.200	119.640	2.600	311.064.000	172.467	448.414.200
1822								
1823	71.135	2.405	171.079.675	37.099	2.405	89.223.095	108.234	260.302.770
1824	1.473	2.000	2.946.000				1.473	2.946.000
1825	5.548	2.600	14.424.800				5.548	14.424.800
1826	8.401	2.530	21.254.530	45.625	2.530	115.431.250	54.026	136.685.780
1827	57.071	2.650	151.238.150	63.977	2.650	169.539.050	121.048	320.777.200
1828				16.223	2.530	41.044.190	16.223	41.044.190
1829	959	2.245	2.152.955	8.917	2.245	20.018.665	9.876	22.171.620
1830	5.068	1.820	9.223.760	119.694	1.910	228.615.540	124.762	237.839.300
1831				81.892	1.580	129.389.360	81.892	129.389.360
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**7.191.017**	**3.040**	**23.995.727.157**	**3.404.244**	**3.011**	**10.293.831.727**	**10.595.261**	**34.289.558.884**

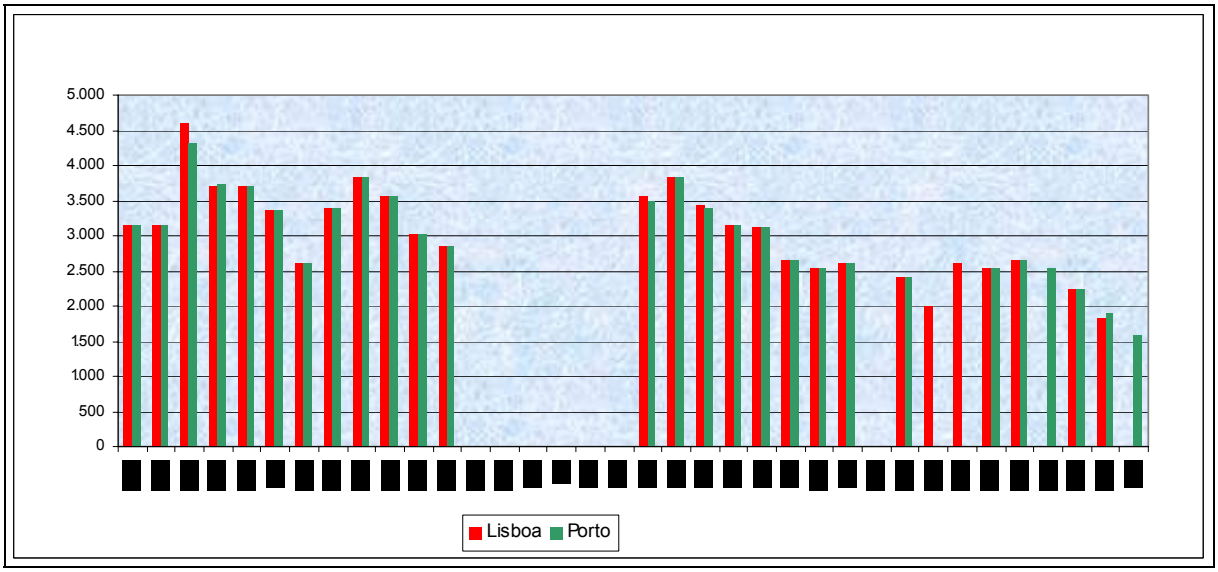
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 47: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (açúcar branco: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.1.1 BALANÇO GERAL ENTRE A IMPORTAÇÃO PORTUGUESA DE AÇÚCAR BRANCO NO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO

A tabela 54 e o gráfico 48 nos permitem analisar as quantidades, os preços médios, os valores absolutos e o percentual do volume da reexportação portuguesa para Hamburgo em relação à importação efetuada dos produtos no Brasil e o lucro que a metrópole acumulou, ano a ano, referente a esse comércio.

Como já vimos, o açúcar branco era o principal produto brasileiro reexportado por Portugal para Hamburgo, responsável por 59,5% do total dos produtos do comércio português com Hamburgo. Por isso é de grande valia esta comparação, tendo, no quadro geral das reexportações portuguesas para as Nações estrangeiras, Hamburgo como principal comprador.

Em 1796, Portugal importou do Brasil 1.688.531 arrobas ao preço médio de 2.455 réis a arroba, custando-lhe 4.145.343.605 milhares de contos a reexportação do produto para Hamburgo, com 1.037.884 arrobas ao preço médio de 3.142 réis a arroba, gerando a Portugal a importância de 3.261.031.528 milhares de contos. Ou seja, 61,5% da quantidade que Portugal importou do Brasil, reexportou para Hamburgo.

Este comércio era favorável a Portugal, gerando o lucro de 28%. Em 1797, houve uma queda significativa, tanto do Brasil como para Hamburgo. Portugal reexportou 74,1% do total que importou do Brasil, com 25,7% de lucro. Em 1798, Portugal obteve grandes lucros, importando a quantidade de 1.660.584 arrobas ao preço de 2.813 réis a arroba e reexportando 347.324 arrobas, ou seja, 20,9% do total que importou ao preço de 4.598 réis a arroba. A diferença do preço de importação e de reexportação foi de 1.785 réis por arroba, gerando o lucro de 63,5% do total.

Em 1799, o preço no Brasil subiu para 3.125 réis por arroba e a reexportação para Hamburgo retraiu-se a 3.702 réis a arroba, diminuindo o lucro para 18,5%, embora o volume

tenha sido maior do que do ano anterior. O lucro de 1800 foi muito considerado de 42,3% sobre o produto reexportado. Neste ano, Portugal reexportou 54,7% do total que importou do Brasil. Em 1801, obteve-se o maior movimento comercial deste produto, tanto na importação como na reexportação. Portugal reexportou para Hamburgo 64% do total da importação; o preço da importação foi de 2.480 réis por arroba e a reexportação 3.362 réis a arroba, gerando a diferença de 882 réis de lucro por arroba e, no geral, o montante de 35,5% de lucro. Os preços do açúcar sofreram ainda maior reversão em 1802, tanto na importação como na reexportação: pagou-se no Brasil 1.625 réis por arroba e se vendeu por 2.600 réis a arroba, gerando um lucro, na soma geral, de 60% para Portugal.

Os preços subiram em 1803, tanto no Brasil como na reexportação, com vantagem para a reexportação de 1.248 réis de lucro por arroba e, no resultado final, 58,3% de lucro para a metrópole. O mesmo aconteceu 1804, subindo ainda mais os preços, gerando lucro de 59,4 % para Portugal. Os lucros são menores em 1806 e 1807, atingindo, respectivamente, 33,2% e 35,7%. Isso porque os preços de reexportação sofreram recessão significativa, diminuindo as vantagens a Portugal. De 1808 a 1813, não houve reexportação desse produto. Em 1814, Portugal reexportou para Hamburgo 47,6% do total que importou, ao preço médio de 3.545 réis por arroba, gerando o lucro, por arroba, de 1.245 réis, o, que no montante geral do ano, significou 54,1% de lucro. Em 1815, a reexportação foi de 27% do total da importação e um lucro de 38,8% para Portugal. O comércio de importação do Brasil e de reexportação de açúcar, em 1816, aumentou o dobro em relação ao ano anterior: Portugal reexportou 47,5% do total de importação; nesse ano, as vantagens lucrativas a Portugal foram de 36,4%. Em 1817 e 1818, reexportou, respectivamente, 54,2% e 53,9% do total importado do Brasil, com lucros de 28% e 22,5% para Portugal. De 1819 a 1823, o comércio de reexportação do açúcar sofreu queda razoável, com o montante de 22,9%; com lucro de apenas 15,6%, em 1819. Em 1820, a quantidade reexportada foi de 38,8%, gerando lucro de

27,3%; de 1821 a 1823, o comércio de reexportação foi de 17,3% e 17,5% do total importado do Brasil, com lucros respectivos de 32,2% e 41,5%. De 1824 até o final do período, foram anos marcados por uma queda vertiginosa, tanto na Colônia e ainda mais no comércio de reexportação para as Nações, como podemos constatar no relato do contador do Império português:

> A estagnação geral do comércio na Europa mudou inteiramente o seu brilhante curso, e tem produzido tristes resultados em toda a parte do mundo comerciante. Os fundos dos capitalistas não circulam, as artes e a Indústria existem em abatimento. A mesma Inglaterra (seja-me lícito dizer) que levanta a voz entre as demais Nações em relação à sua influência e extensão do se comércio, pelos acontecimentos políticos, esta mesma tem sofrido na evacuação da moeda nas operações de crédito, nas bancarrotas, e paralisadas a exportações dos produtos da sua indústria. A Balança desta Nação não pode mostrar os felizes resultados que apresentou em outras épocas.[1418]

Percebe-se a baixa de preço da reexportação, gerando menos lucros. A menor taxa de reexportação em relação à importação deu-se em 1824, tendo Portugal reexportado apenas 0,3% do total da importação, com lucro de 9,7%; esse também foi o menor lucro no período. No total dos anos, Portugal reexportou para Hamburgo 31,3% do total da quantidade importada do Brasil, com o preço médio do período de 3.236 réis a arroba, gerando a diferença da importação de 1.031 réis de lucro por arroba, somando o lucro total de 46,8%, para Portugal.

O gráfico nos mostra claramente que o período de maior reexportação aconteceu de 1796 a 1807. Hamburgo não participou do comércio de 1808 a 1813, por ter sido tomado pelos franceses, retornando a efetuar a movimentação comercial do açúcar em 1814, mas não conseguiu atingir o nível do período anterior.[1419] Percebe-se que, de 1824 e nos anos

---

[1418] **BGC**, 1815. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1419] Carta consular do Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal em Hamburgo José Anselmo Correa Henriques, ao Sr. Thomas Antônio de Villanova Portugal. Hamburgo, 23 de março de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

seguintes, esse comércio sofreu forte queda, devido ao comércio direto de Hamburgo com o Brasil.[1420]

[1420] Carta do cônsul português em Hamburgo. Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. José Antônio Gonçalves. Hamburgo, 26 de outubro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 54: Importação portuguesa de açúcar branco brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem).

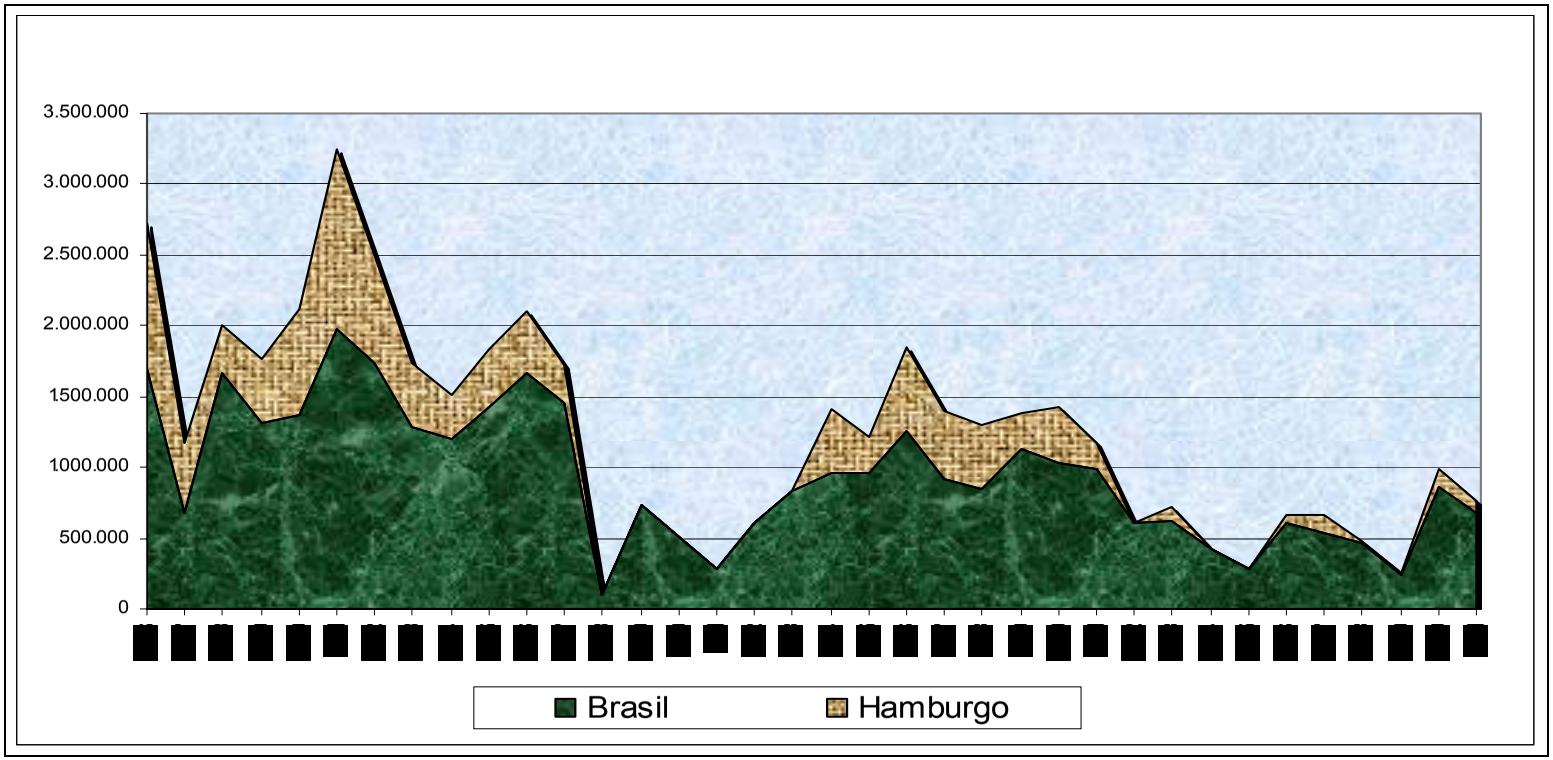
	BRASIL			HAMBURGO				
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**VOLUME %**	**LUCRO %**
1796	1.688.531	2.455	4.145.343.605	1.037.884	3.142	3.261.031.528	61,5	28,0
1797	671.508	2.500	1.678.770.000	497.621	3.142	1.563.525.182	74,1	25,7
1798	1.660.584	2.813	4.670.392.500	347.324	4.598	1.596.967.980	20,9	63,5
1799	1.306.849	3.125	4.083.903.125	464.302	3.702	1.718.779.300	35,5	18,5
1800	1.368.701	2.600	3.558.622.600	748.624	3.700	2.769.908.800	54,7	42,3
1801	1.976.767	2.480	4.902.946.951	1.265.717	3.362	4.255.340.554	64,0	35,5
1802	1.736.999	1.625	2.822.623.375	763.577	2.600	1.985.300.200	44,0	60,0
1803	1.284.858	2.142	2.751.737.550	455.792	3.390	1.545.134.880	35,5	58,3
1804	1.196.934	2.400	2.872.641.600	306.691	3.825	1.173.093.075	25,6	59,4
1805	1.428.569	2.458	3.511.898.792	403.098	3.570	1.439.059.860	28,2	45,2
1806	1.671.379	2.264	3.784.479.593	437.940	3.015	1.320.389.100	26,2	33,2
1807	1.460.433	2.100	3.066.909.300	255.767	2.850	728.935.950	17,5	35,7
1808	94.112	1.900	178.812.800	0	0	0	0,0	0,0
1809	731.687	1.400	1.024.361.800	0	0	0	0,0	0,0
1810	502.057	1.533	769.820.733	0	0	0	0,0	0,0
1811	279.154	1.333	372.205.333	0	0	0	0,0	0,0
1812	602.502	1.400	843.502.800	0	0	0	0,0	0,0
1813	826.629	1.600	1.322.606.400	0	0	0	0,0	0,0
1814	958.471	2.300	2.204.483.300	456.634	3.545	1.618.807.250	47,6	54,1
1815	959.181	2.767	2.653.734.100	259.147	3.840	995.124.480	27,0	38,8
1816	1.256.002	2.500	3.140.005.000	596.870	3.409	2.034.845.700	47,5	36,4

continuação

	BRASIL			HAMBURGO				
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**VOLUME %**	**LUCRO %**
1817	910.291	2.460	2.239.315.860	492.899	3.150	1.552.631.850	54,1	28,0
1818	840.326	2.552	2.144.511.952	453.340	3.125	1.416.687.500	53,9	22,5
1819	1.128.472	2.300	2.595.485.600	258.745	2.658	687.752.175	22,9	15,6
1820	1.026.402	2.000	2.052.804.000	397.740	2.545	1.012.248.300	38,8	27,3
1821	994.925	1.967	1.956.685.833	172.467	2.600	448.414.200	17,3	32,2
1822	603.942	1.600	966.307.200	0	0	0	0,0	0,0
1823	617.211	1.700	1.049.258.700	108.234	2.405	260.302.770	17,5	41,5
1824	423.595	1.823	772.354.883	1.473	2.000	2.946.000	0,3	9,7
1825	275.763	1.967	542.333.900	5.548	2.600	14.424.800	2,0	32,2
1826	606.215	2.214	1.342.073.408	54.026	2.530	136.685.780	8,9	14,3
1827	539.233	2.333	1.258.210.333	121.048	2.650	320.777.200	22,4	13,6
1828	468.746	1.958	917.871.632	16.223	2.530	41.044.190	3,5	29,2
1829	241.780	1.904	460.349.120	9.876	2.245	22.171.620	4,1	17,9
1830	866.492	1.359	1.177.237.694	124.762	1.906	237.839.300	14,4	40,3
1831	681.580	1.288	878.167.146	81.892	1.580	129.389.360	12,0	22,6
Total	**33.886.880**		**74.712.768.518**	**10.595.261**		**34.289.558.884**	**31,3**	**46,8**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 48: Importação portuguesa de açúcar branco brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.2 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR MASCAVADO

Muitas das considerações feitas a propósito da analise do açúcar branco poderiam ser repetidas aqui em relação ao açúcar mascavado. É o segundo produto brasileiro na pauta de reexportação portuguesa para Hamburgo; a flutuação das quantidades reexportadas é intensa, passando de 546.883 arrobas, em 1796, a 225.035 arrobas, em 1797; declinando a 184.380 arrobas, em 1798; subindo para 641.495 arrobas, em 1801. Depois de 1802, declinou constantemente até o final do período, chegando atingir a quantidade puramente simbólica, em 1829, de apenas 4.579 mil réis. Os preços, como do açúcar branco, tiveram certa estabilidade, com poucas flutuações até 1818, quando sofre forte queda. Em 1798, chegou a atingir preço mais alto do período, 3.517 réis por arroba, seguido pelo ano de 1814, com 3.100 réis a arroba. De 1819 e anos seguintes, sofreu queda de preço contínua. Os preços entre Lisboa e Porto seguiram o mesmo valor, com pequenas variações especialmente no final do período.

Confirmam-nos a tabela 55 e o gráfico 49 a soma maior de reexportação de açúcar mascavado pertencia a Lisboa, com o total de 3.848.838 arrobas, e Porto, somando a quantidade de 1.246.778 arrobas, no total do período. Lisboa não reexportou mais este produto após 1824. Somente o Porto continuou mantendo este comércio até 1829, com somas meramente simbólicas.

Tabela 55: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831).

AÇÚCAR MASCAVADO (ARROBAS)

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO @	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO @	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	392.211	2.110	827.565.210	154.672	2.110	326.357.920	546.883	1.153.923.130
1797	224.105	2.110	472.861.550	930	2.110	1.962.300	225.035	474.823.850
1798	17.857	3.517	62.803.069	6.323	3.517	22.237.991	24.180	85.041.060
1799	240.595	2.630	632.764.850	10.135	2.630	26.655.050	250.730	659.419.900
1800	601.120	2.430	1.460.721.600	2.380	2.430	5.783.400	603.500	1.466.505.000
1801	554.520	2.315	1.283.713.800	86.975	2.515	218.742.125	641.495	1.502.455.925
1802	303.083	1.900	575.857.700	91.492	1.900	173.834.800	394.575	749.692.500
1803	190.000	2.575	489.250.000	40.358	2.575	103.921.850	230.358	593.171.850
1804	139.080	2.712	377.184.960	88.121	2.712	238.984.152	227.201	616.169.112
1805	333.375	2.735	911.780.625	21.438	2.735	58.632.930	354.813	970.413.555
1806	280.421	2.125	595.894.625	34.066	2.120	72.219.920	314.487	668.114.545
1807	149.824	2.100	314.630.400	28.076	2.100	58.959.600	177.900	373.590.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	20.643	3.100	63.993.300	24.203	3.100	75.029.300	44.846	139.022.600
1815								
1816								

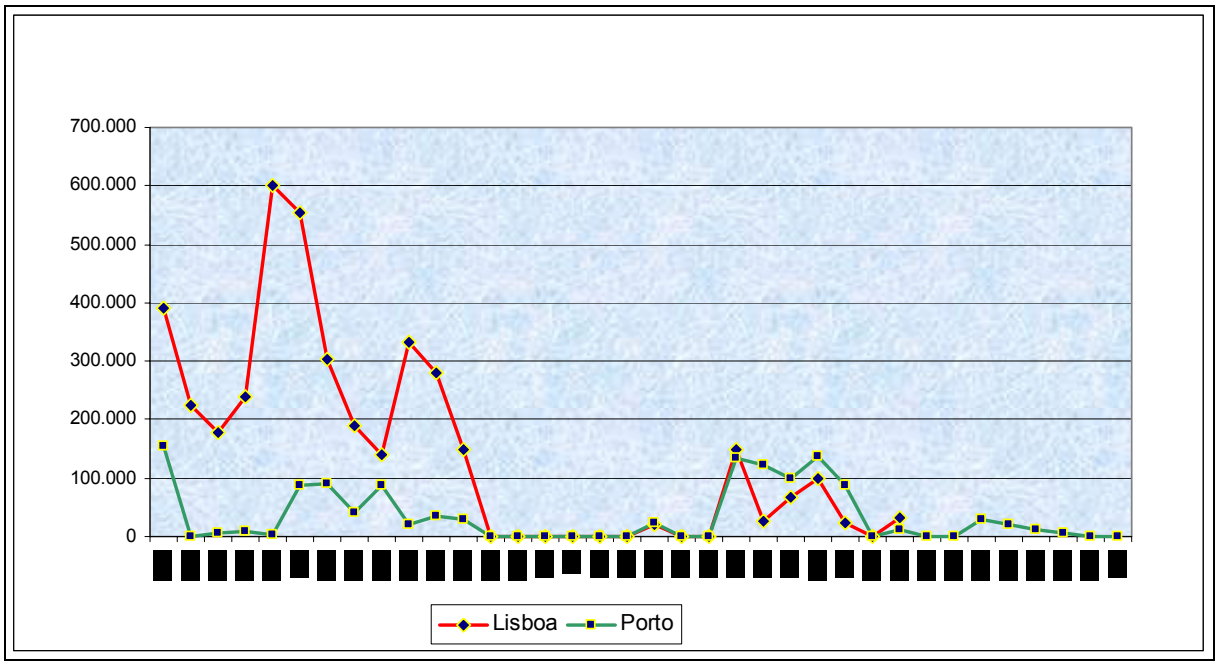
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	148.964	2.000	297.928.000	133.959	2.000	267.918.000	282.923	565.846.000
1818	27.664	2.380	65.840.320	123.625	2.380	294.227.500	151.289	360.067.820
1819	68.535	1.800	123.363.000	99.765	1.800	179.577.000	168.300	302.940.000
1820	100.246	2.050	205.504.300	137.901	1.616	222.848.016	238.147	428.352.316
1821	23.234	1.820	42.285.880	86.642	1.820	157.688.440	109.876	199.974.320
1822								
1823	33.361	1.548	51.642.828	10.444	1.720	17.963.680	43.805	69.606.508
1824								
1825								
1826				27.838	1.830	50.943.540	27.838	50.943.540
1827				21.258	1.850	39.327.300	21.258	39.327.300
1828				11.598	1.912	22.175.376	11.598	22.175.376
1829				4.579	1.535	7.028.765	4.579	7.028.765
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**3.848.838**	**2.314**	**8.855.586.017**	**1.246.778**	**2.218**	**2.643.018.955**	**5.095.616**	**11.498.604.972**

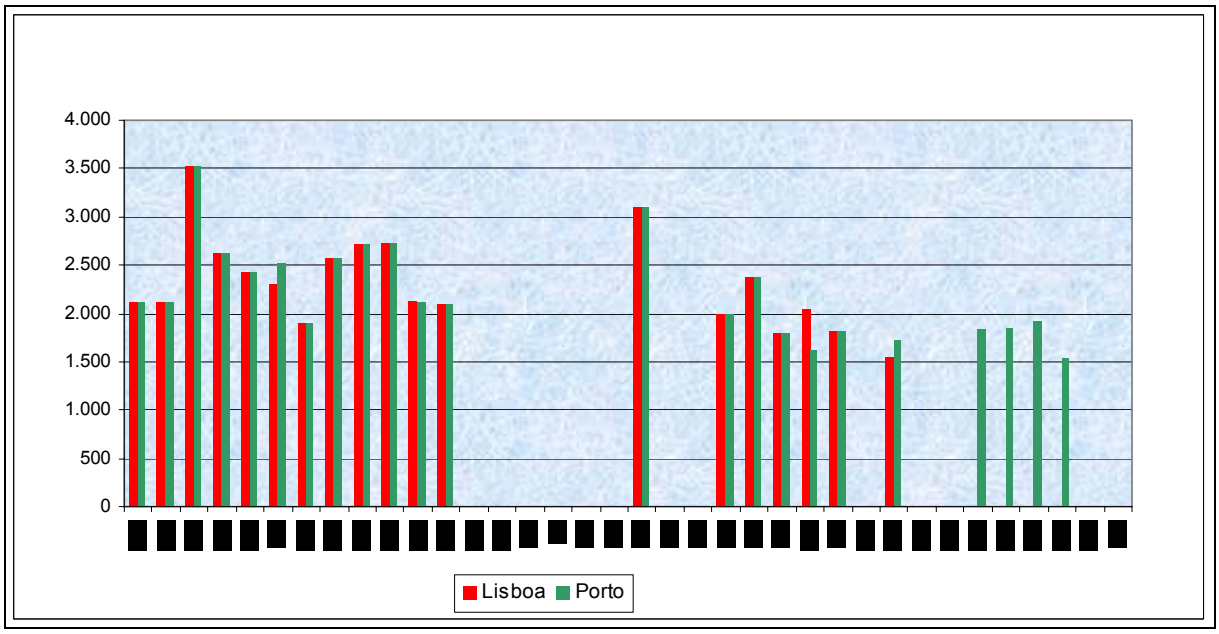
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 49: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (açúcar mascavado: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.2.1 BALANÇO GERAL ENTRE A IMPORTAÇÃO PORTUGUESA DE AÇÚCAR MASCAVADO NO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO

O açúcar mascavado é o segundo na lista dos produtos aqui estudados. Este produto gerava enormes vantagens a Portugal, como podemos verificar na tabela e no gráfico. Na soma geral da quantidade das importações portuguesas desse produto no Brasil, 38,9% participaram do comércio de reexportação para Hamburgo, ao preço médio de importação, no período, de 1.432 réis por arroba; para a reexportação, 2.257 réis a arroba, gerando a diferença de 825 réis por arroba. A diferença entre o preço de importação e reexportação somaram lucros consideráveis a Portugal, como podemos contatar na tabela 56, ultrapassando 100% de vantagens.

Em 1802 e 1803, a taxa de lucros chegou a 150,5% e, em 1803, atingiu 120,7% de lucro para Portugal. De 1796 a 1807 foram os anos que somaram maior quantidade de exportação deste produto. De 1808 a 1813, Hamburgo não participou deste comércio, retornando somente em 1814, cuja quantidade reexportada foi de 15,4% do total importado no Brasil. De 1814 a 1821, Portugal executou fortes políticas para reatar o comércio do açúcar com Hamburgo, como podemos constatar nas correspondências consulares.[1421] A balança também nos demonstra o esforço de Portugal em manter este mercado.

> O comércio com a República de Hamburgo era de grande vantagem para Portugal, porque, apesar de nos introduzirem em linifícios, que de toda a Prússia, Suécia, Alemanha vinham ali depositar-se o valor de 5 a 6 milhões de cruzados, a quanto montavam as nossas exportações de gêneros do Brasil que nos levavam, o comum era 7, 8, 13 e 14 milhões e no ano de 1801, chegou a 20 milhões, fazendo então credores de 15 milhões por saldo de sua balança.[1422]

[1421] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. José Accursio das Neves. Hamburgo, 18 de agosto de 1827. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1422] **BGC**, 1820. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal.

A partir de 1823, a decadência deste comércio efetuou-se de ambos os lados, situação que perdurou até o final do período. Hamburgo não importou mais açúcar mascavado a partir de 1830, pois havia organizado o comércio direto com o Brasil, com contratos assinados.[1423]

O açúcar mascavado era elemento de impacto na economia portuguesa e hamburguesa; juntamente com o açúcar branco, somava, como já vimos, 80,7% do total do comércio das reexportações portuguesas de produtos brasileiros. Em 1796 e 1797, Portugal reexportava, respectivamente, 85,9% e 86,8% do total das importações do açúcar mascavado do Brasil. Praticamente todo o produto foi a Hamburgo nestes anos. Chama-nos atenção a movimentação de 1800, que ultrapassou a quantidade importada do Brasil: a reexportação foi de 124% da quantidade importada. Ou seja, Portugal importou do Brasil 486.735 e reexportou para Hamburgo o montante de 603.500 arrobas. Como o açúcar branco, este também teve seu pico mais alto em 1801. A demanda de açúcar no Norte da Europa cresceu muito nestes anos, segundo o senador Westfalia, e o aumento do comércio Hamburguês com Portugal foi devido à queda da movimentação comercial hamburguesa com França.[1424]

Os preços de reexportação neste ano foram de 2.342 réis por arroba, diferente do preço pago no Brasil, de 1.025 réis por arroba. Esta movimentação gerou a importância de 77,9% de lucro. O ano de 1802 e 1803 foram os de maior lucro, com a taxa respectiva de 150,5% e 120,7% de vantagens a Portugal; reexportou-se, em 1802, 59,6% do total da quantidade importada ao valor de 1.900 réis a arroba, diferença de 1.142 de margem positiva a Portugal; em 1803, reexportou-se 40,5% do total de arrobas importadas no valor de 2.575 réis por arroba, com a diferença entre compra e venda de 1.408 réis por arroba.

[1423] Tratado de Comércio e Navegação entre os senados das Cidades Livres e Hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo e sua majestade o Imperador do Brasil, assinado no Rio de Janeiro aos 17 de Novembro de 1827. Original, manuscrito, arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

[1424] KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und, 1972. p. 26.

Nos anos de 1804 a 1807, as quantidades reexportadas oscilaram em torno de 55,1% a 26,8% do total comprado no Brasil, com lucros entre 59,5% a 28,8% a Portugal. Em 1814, Portugal reexportou 15,4% da quantidade importada, ao preço de 3.100 réis por arroba, gerando a diferença de 1.400 do preço da compra, acumulando lucro de 82,4%. Nos anos de 1817 a 1821, o ritmo seguiu com taxas de lucros respectivas de 47,1%, com 68,2% da quantidade importada. O percentual de lucro, em 1818, foi de 23,3%; reexportando 35,7% do que importou. O lucro, em 1819, foi de 28,6% e a quantidade reexportada foi de 38,7% do total das importações. Em 1820, a reexportação foi bem mais considerável, ou seja, 62,4% ao preço ao preço de 1.799 réis, enquanto que o preço de importação foi de 1.233 réis, a diferença de 566 réis por arroba, gerando lucro de 45,8%.

Em 1821, a taxa de lucro foi de 51,7%, subindo ainda mais em 1823 para 83,3%, isto porque a diferença de preço entre a compra e a venda foi de 722 réis por arroba; comprou-se por 867 réis e vendeu-se por 1.589 réis a arroba. Nos anos sucessivos, os lucros declinaram consideravelmente, pois os preços da importação subiram e da reexportação permaneceram estáveis, diminuindo a diferença entre a compra e venda. Das 13.115.896 arrobas que Portugal importou do Brasil, reexportou 5.255.816 arrobas para Hamburgo, somando o lucro de 56,7% para Portugal.

Tabela 56: Importação portuguesa de açúcar mascavado brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem).

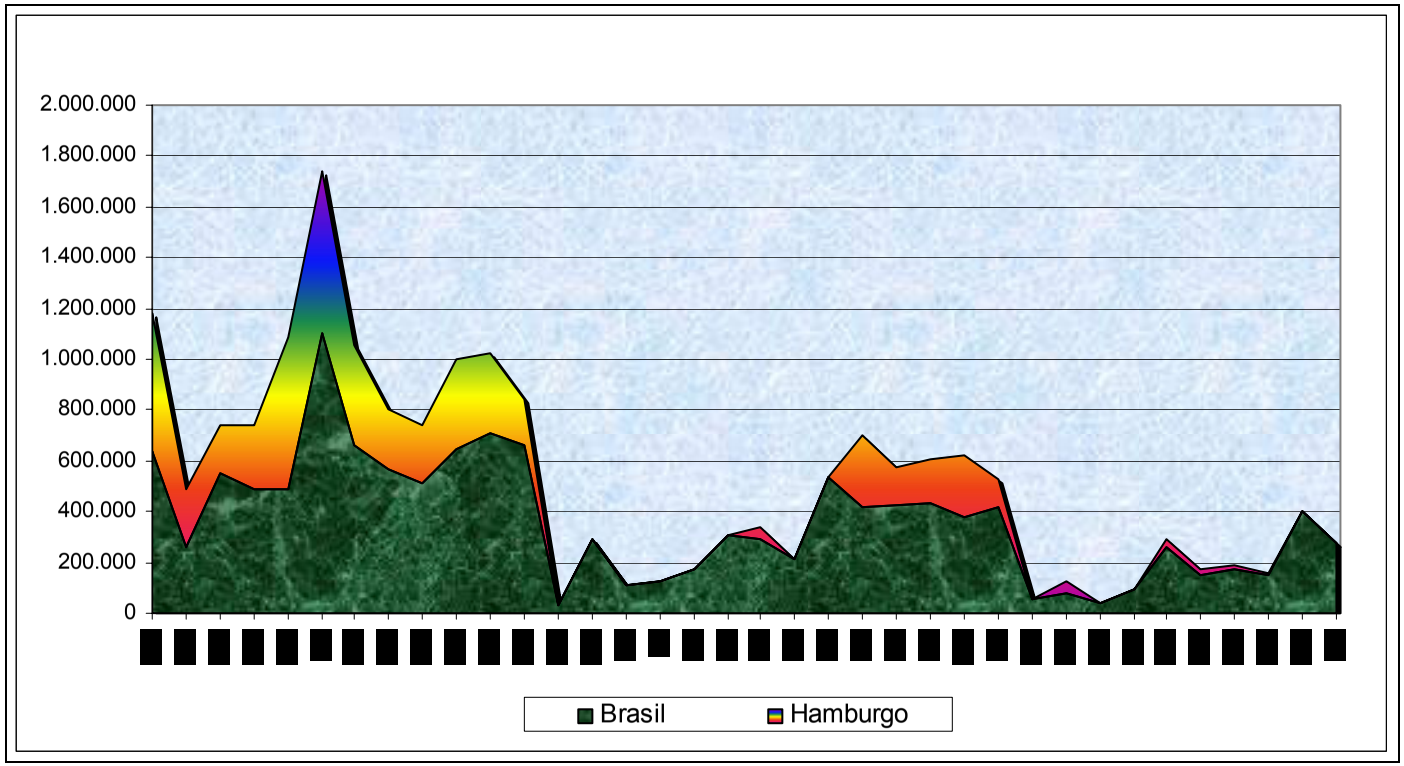
	BRASIL			HAMBURGO				
ANO	QUANTIDADE	PREÇO MÉDIO @	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO MÉDIO @	VALOR TOTAL	VOLUME %	LUCRO %
1796	636.377	1.400	890.927.800	546.883	2.110	1.153.923.130	85,9	50,7
1797	259.345	1.417	367.405.417	225.035	2.110	474.823.850	86,8	48,9
1798	554.287	1.800	997.716.600	184.380	3.517	648.464.460	33,3	95,4
1799	487.426	2.429	1.183.748.857	250.730	2.630	659.419.900	51,4	8,3
1800	486.735	1.487	723.612.700	603.500	2.430	1.466.505.000	124,0	63,5
1801	1.100.924	1.317	1.449.549.933	641.495	2.342	1.502.455.925	58,3	77,9
1802	662.418	758	502.333.650	394.575	1.900	749.692.500	59,6	150,5
1803	569.335	1.167	664.224.167	230.358	2.575	593.171.850	40,5	120,7
1804	512.034	1.700	870.457.800	227.201	2.712	616.169.112	44,4	59,5
1805	644.103	1.900	1.223.795.700	354.813	2.735	970.413.555	55,1	43,9
1806	706.890	1.650	1.166.368.500	314.487	2.124	668.114.545	44,5	28,8
1807	662.908	1.508	999.886.233	177.900	2.100	373.590.000	26,8	39,2
1808	29.799	1.450	43.208.550					
1809	294.487	900	265.038.300					
1810	107.740	933	100.557.333					
1811	125.688	767	96.360.800					
1812	171.154	950	162.596.300					
1813	306.623	1.150	352.616.450					
1814	291.562	1.700	495.655.400	44.846	3.100	139.022.600	15,4	82,4
1815	208.949	2.183	456.205.317					
1816	538.041	1.417	762.224.750					

continuação

	BRASIL			HAMBURGO				
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**VOLUME %**	**LUCRO %**
1817	414.972	1.360	564.361.920	282.923	2.000	565.846.000	68,2	47,1
1818	424.125	1.930	818.561.250	151.289	2.380	360.067.820	35,7	23,3
1819	435.420	1.400	609.588.000	168.300	1.800	302.940.000	38,7	28,6
1820	381.349	1.233	470.330.433	238.147	1.799	428.352.316	62,4	45,8
1821	416.488	1.200	499.785.600	109.876	1.820	199.974.320	26,4	51,7
1822	56.834	800	45.467.200					
1823	80.205	867	69.511.000	43.805	1.589	69.606.508	54,6	83,3
1824	40.999	1.183	48.515.483					
1825	94.463	1.686	159.237.629					
1826	263.338	1.683	443.285.633	27.838	1.830	50.943.540	10,6	8,7
1827	148.653	1.600	237.844.800	21.258	1.850	39.327.300	14,3	15,6
1828	174.703	1.667	291.171.667	11.598	1.912	22.175.376	6,6	14,7
1829	149.671	1.304	195.170.984	4.579	1.535	7.028.765	3,1	17,7
1830	401.371	851	341.700.511					
1831	276.480	778	215.193.600					
TOTAL	**13.115.896**		**18.784.216.268**	**5.255.816**		**12.068.028.372**	**40,1**	**57,6**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 50: Importação portuguesa de açúcar mascavado brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.3 O COMÉRCIO DO ALGODÃO

Este produto estava em terceiro lugar na pauta de reexportação portuguesa de produtos brasileiros para Hamburgo. A flutuação das quantidades exportadas era intensa, passando de 28.589 arrobas, em 1796, para 61.492 arrobas, em 1797, declinando, em 1798, para 45.753 arrobas e, em 1799, sofrendo recessão ainda elevada, atingindo somente 7.749 arrobas, quando, no ano seguinte, deu um salto de qualidade, atingindo o ponto mais alto do período, 75.296 arrobas. Em 1803, sofreu ligeira queda; no entanto, os anos de 1804 e seguintes foram marcados por forte queda, chegando, em 1807, a exportar apenas 1.518 arrobas, subindo pouco nos anos de 1814 a 1815.

Já nos anos de 1816 e 1818, aumentou consideravelmente a reexportação, atingindo a quantidade respectiva de 11.261 arrobas e 10.987 arrobas. O período depois de 1814 foi marcado por quantidades insignificantes, exceto os dois anos que acabamos de analisar. Os anos de maior exportação deste produto se deram de 1796 a 1803. Os preços variaram constantemente, iniciando o período com o preço de 8.060 réis a arroba, passando para 13.600 réis a arroba, em 1799, com tendência declinante nos anos sucessivos, de modo vertiginoso a partir de 1821, chegando, em 1829, a atingir o preço de 4.425 réis a arroba.

Os preços entre as reexportações de Lisboa e do Porto apresentaram ligeiras diferença. O preço médio calculado do período de Lisboa era de 9.932 réis a arroba, por sua vez, o preço médio do período das reexportações efetuadas pelo Porto atingiram 9.606 réis arroba. Ou seja, a importação hamburguesa de algodão em Lisboa custava mais caro do que no Porto. Em relação à quantidade, Lisboa também era a principal reexportadora desse produto, somando o montante de 339.743 arrobas; o Porto reexportou apenas 45.520 arrobas. A reexportação, com relação a valores, somou a cifra total de 5.042.199.588 milhares de contos de réis, sendo a soma de 4.580.194.990 de milhares de contos de reexportação de Lisboa. Os anos de maior reexportação desse produto se deram de 1796 a 1802, conforme pode verificar-se no gráfico.

Tabela 57: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831).

ALGODÃO (ARROBAS)

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO @	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO @	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	28.589	8.060	230.427.340				28.589	230.427.340
1797	59.475	9.600	570.966.600	2.017	9.600	19.368.000	61.492	590.334.600
1798	45.753	9.600	439.228.800				45.753	439.228.800
1799	7.591	13.600	103.237.600	158	13.600	2.148.800	7.749	105.386.400
1800	70.604	12.960	915.027.840	4.691	12.960	60.801.840	75.295	975.829.680
1801	55.489	12.032	667.643.648	4.247	12.032	31.099.904	59.736	698.743.552
1802	6.382	10.240	65.351.680	3.979	10.240	40.747.520	10.361	106.099.200
1803	14.575	10.500	153.041.120	6.870	10.500	72.129.800	21.445	225.170.920
1804	6.602	11.776	64.922.410	2.819	10.000	22.915.100	9.421	87.837.510
1805	2.682	9.120	28.876.640	547	10.600	5.806.150	3.229	34.682.790
1806	6.973	11.200	71.949.120	1.217	11.200	13.630.400	8.190	85.579.520
1807	1.299	11.520	14.964.480	219	11.520	2.528.640	1.518	17.493.120
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	2.854	11.200	31.964.800				2.854	31.964.800
1815	1.812	11.300	20.584.320	1.252	11.360	14.228.400	3.064	34.812.720
1816	7.698	12.320	94.839.360	3.563	12.320	43.896.160	11.261	138.735.520

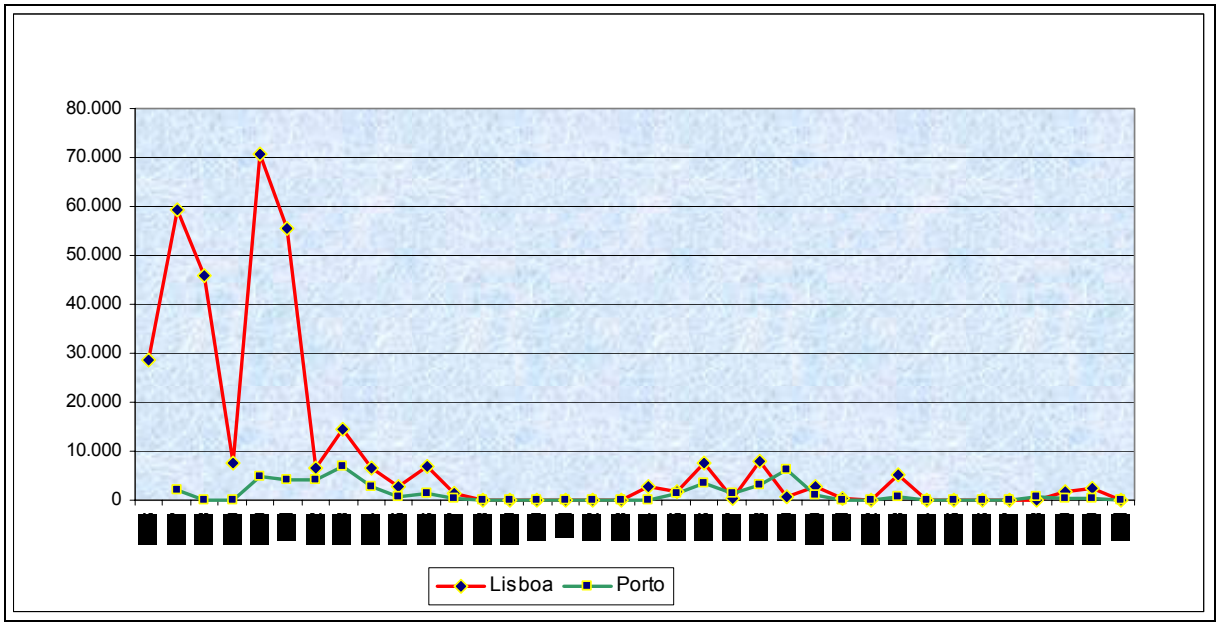
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	297	10.992	3.264.480	1.279	11.680	14.940.800	1.576	18.205.280
1818	7.779	11.470	89.226.800	3.208	11.439	36.695.280	10.987	125.922.080
1819	778	9.881	7.687.200	6.185	9.802	60.626.560	6.963	68.313.760
1820	2.677	8.466	22.664.672	989	8.352	8.260.512	3.666	30.925.184
1821	502	6.843	3.435.296	108	7.535	813.824	610	4.249.120
1822								
1823	5.169	6.106	31.562.160	761	5.924	4.508.080	5.930	36.070.240
1824								
1825								
1826				70	6.240	436.800	70	436.800
1827								
1828				773	4.764	3.682.572	773	3.682.572
1829	1.727	4.425	7.641.888	264	4.960	1.309.440	1.991	8.951.328
1830	2.436	5.216	11.686.736	304	4.704	1.430.016	2.740	13.116.752
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**339.743**	**9.932**	**4.580.194.990**	**45.520**	**9.606**	**462.004.598**	**385.263**	**5.042.199.588**

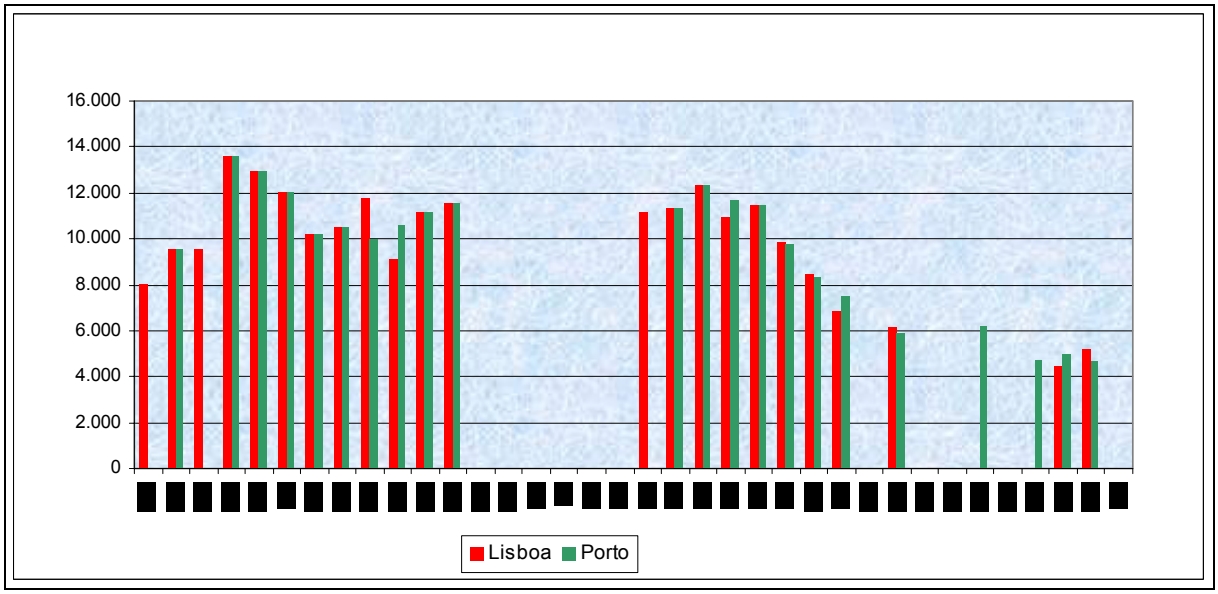
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 51: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (algodão: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.3.1 BALANÇO GERAL ENTRE A IMPORTAÇÃO PORTUGUESA DE ALGODÃO NO BRASIL E SUA REEXPORTAÇÃO PARA HAMBURGO

Este produto, como vimos, ocupava o terceiro lugar, em termos de importância de valores, e seu comércio era de grande vantagem a Portugal. Hamburgo não foi um grande cliente do algodão português, importou somente 4,4% do total importado pelas Nações estrangeiras, no período de 1796 a 1831. Mas o pouco que Portugal importou gerou-lhe a taxa de lucro acima de 100% no total do período; reexportou para Hamburgo 4,6% do total que importou do Brasil no período. De acordo com a tabela 58 e o gráfico 52, os anos de maiores reexportações aconteceram de 1797 a 1801, atingindo, em 1797, 44,9% da importação brasileira; em 1801, atingiu o pico mais alto da quantidade reexportada no período, com a taxa de lucro de 69,4%.

O ano de 1796 foi de baixa reexportação, atingindo 7,6% do total, importado ao preço de 8.060 réis a arroba e acumulando 42,9% de lucro. Em 1798, o lucro foi de 51,9% e a reexportação foi de 20,5% em relação à importação portuguesa no Brasil. Em 1799, Hamburgo comprou pouquíssimo algodão português, somente 2,4% do total importação portuguesa no Brasil. É importante notar que o preço subiu consideravelmente neste ano, chegando a custar 13.600 réis a arroba, com a diferença entre a compra no Brasil e a venda para Hamburgo de 7.222 réis a arroba; a taxa de lucro neste ano foi de 113,2%.

Os anos de 1800 e 1801 apresentaram, respectivamente, 18,4% e 14,3% de reexportação em relação à importação, com lucros de 67,9% e 59,7%. Em 1800, Hamburgo importou a maior quantidade desse produto, somando 75.295 arrobas. A partir de 1802, diminuiu em muito este comércio, chegando a declinar, ao ponto de importar apenas 0,2% do montante que Portugal importou do Brasil, em 1807. Este declínio, iniciado em 1802, perdurou todo o período, tornando-se quase insignificante de 1802 a 1807 e de 1814 a 1815.

Em 1816, recuperou-se um pouco, importando 5,3% da importação portuguesa do Brasil. Depois este ano, declinou constantemente até o final do período, com exceção de 1823, que chegou a reexportar 8,3% do total importado do Brasil; e, em 1829, reexportou 7,3% da importação. A diminuição do movimento comercial acontece tanto na importação como na reexportação. O cônsul português em Hamburgo justifica da diminuição desse comércio devido ao comércio direto das Nações com o Brasil.[1425]

[1425] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Conde de Porto Santo. Hamburgo, 22 de setembro de 1825. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 58: Importação portuguesa de algodão brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade/ valor/ porcentagem).

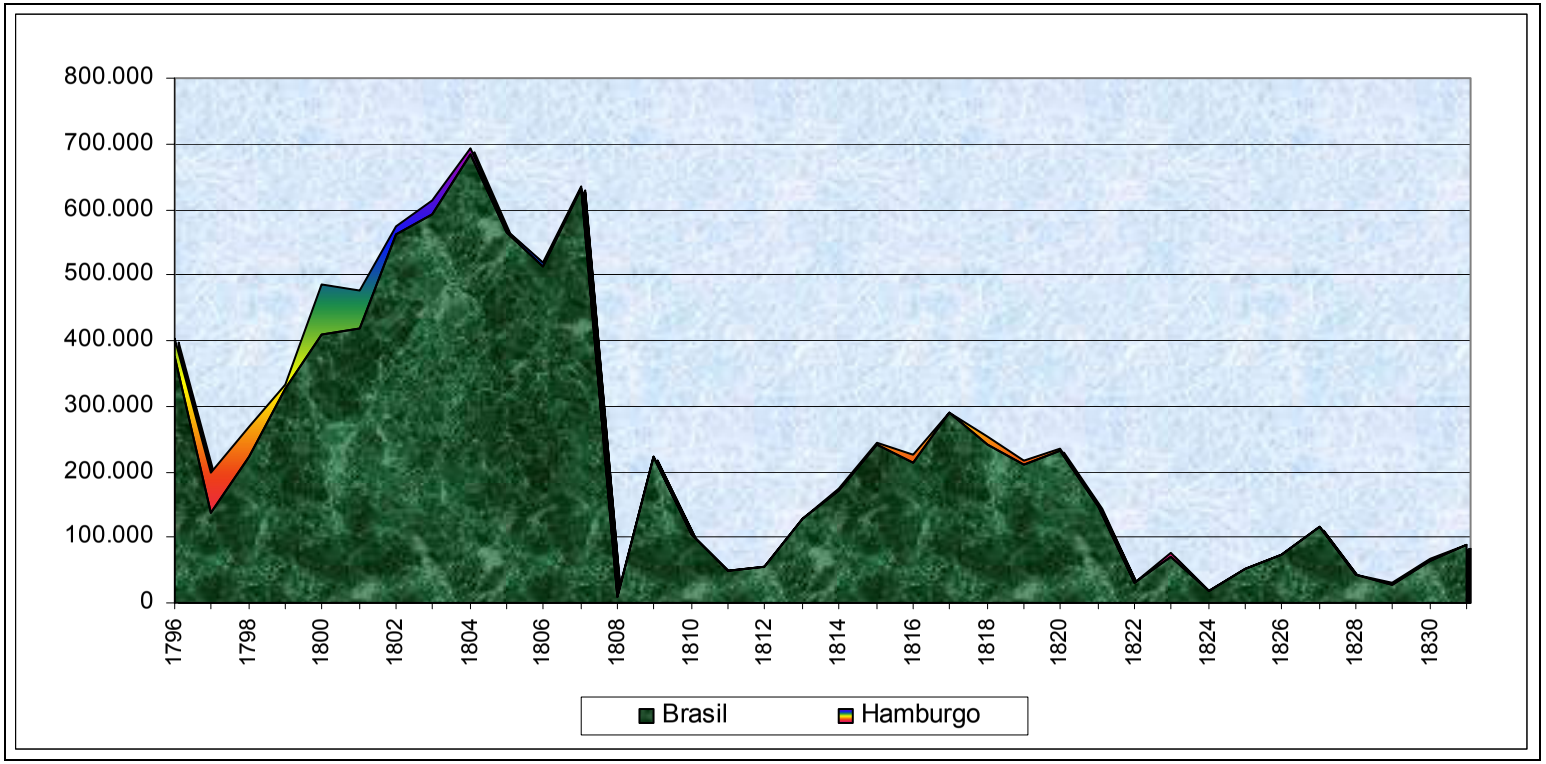
	BRASIL			HAMBURGO				
ANO	QUANTIDADE	PREÇO MÉDIO @	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO MÉDIO @	VALOR TOTAL	VOLUME %	LUCRO %
1796	375.777	5.639	2.119.040.665	28.589	8.060	230.427.340	7,6	42,9
1797	137.020	5.667	776.446.667	61.492	9.600	590.334.600	44,9	69,4
1798	222.928	6.320	1.408.904.960	45.753	9.600	439.228.800	20,5	51,9
1799	325.611	6.378	2.076.674.600	7.749	13.600	105.386.400	2,4	113,2
1800	409.159	7.720	3.158.707.480	75.295	12.960	975.829.680	18,4	67,9
1801	418.037	7.324	3.061.888.782	59.736	11.697	698.743.552	14,3	59,7
1802	563.105	5.504	3.099.329.920	10.361	10.240	106.099.200	1,8	86,1
1803	593.311	5.920	3.512.401.120	21.445	10.500	225.170.920	3,6	77,4
1804	682.718	5.702	3.892.733.905	9.421	9.324	87.837.510	1,4	63,5
1805	565.986	6.284	3.556.450.211	3.229	10.741	34.682.790	0,6	70,9
1806	511.899	6.356	3.253.816.189	8.190	10.449	85.579.520	1,6	64,4
1807	632.492	6.575	4.158.347.404	1.518	11.524	17.493.120	0,2	75,3
1808	8.209	6.187	50.786.347					
1809	224.247	5.205	1.167.205.635					
1810	102.669	5.240	537.985.560					
1811	47.514	3.724	176.942.136					
1812	55.453	3.456	191.645.568					
1813	129.168	3.867	499.449.600					
1814	170.349	5.036	857.939.509	2.854	11.200	31.964.800	1,7	122,4
1815	242.498	6.330	1.535.012.340	3.064	11.362	34.812.720	1,3	79,5
1816	214.397	7.060	1.513.642.820	11.261	12.320	138.735.520	5,3	74,5

continuação

	BRASIL			HAMBURGO				
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO MÉDIO @**	**VALOR TOTAL**	**VOLUME %**	**LUCRO %**
1817	288.667	7.060	2.037.989.020	1.576	11.550	18.205.280	0,5	63,6
1818	242.238	8.327	2.017.075.453	10.987	11.461	125.922.080	4,5	37,6
1819	209.901	8.087	1.697.526.633	6.963	9.811	68.313.760	3,3	21,3
1820	231.758	5.964	1.382.120.436	3.666	8.436	30.925.184	1,6	41,5
1821	147.838	5.109	755.317.782	610	6.966	4.249.120	0,4	36,3
1822	31.327	5.515	172.768.405					
1823	71.339	4.448	317.315.872	5.930	6.083	36.070.240	8,3	36,8
1824	19.042	5.088	96.888.076					
1825	52.290	6.791	355.107.200					
1826	74.555	4.114	306.719.270	70	6.240	436.800	0,1	51,7
1827	117.023	3.991	467.028.155					
1828	42.845	3.680	157.669.600	773	4.764	3.682.572	1,8	29,5
1829	27.286	3.279	89.481.026	1.991	4.496	8.951.328	7,3	37,1
1830	63.688	3.659	233.063.341	2.740	4.787	13.116.752	4,3	30,8
1831	87.483	3.402	297.617.166					
TOTAL	**8.339.827**		**50.989.038.852**	**385.263**		**4.112.199.588**	**4,6**	**114,1**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 52: Importação portuguesa de algodão brasileiro e reexportação para Hamburgo (1796-1831) (quantidade).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.4 O COMÉRCIO DO ANIL

O anil foi reexportado por Portugal a Hamburgo somente de 1796 a 1807; não aparecendo, nos anos seguintes, na relação da balança de comércio português. As flutuações das quantidades exportadas é nítida, passando de 39.991 arráteis, em 1796, para 28.927 arráteis, em 1797. Em 1798, retraiu-se ainda, mais reexportando apenas 15.906 arráteis; Em 1799, declina ainda mais, atingindo apenas a quantidade de 8.266 arráteis. Já em 1800, recuperou-se reexportando 16.804 arráteis. Em 1804, declinou e reexportou apenas 4.746 arráteis; em 1805, elevou-se a reexportação, atingindo 17.409 arráteis. Os anos de 1806 a 1807 sofreram profunda recessão, reexportando apenas 6.773 e 4.248 arráteis, respectivamente.

Quanto aos preços, sofreram flutuações intensas, passando de 1.210 réis o arrátel, em 1796, para 750 réis, em 1799. Em 1800, subiu para 850 réis o arrátel, chegando ao preço de 1.200 o arrátel, no ano de 1801. Em 1803, atingiu o preço máximo do período, custando o valor de 3.166 por arrátel. Neste ano, inclusive, Lisboa não participou desse comércio. Nos anos seguintes, sofreu forte declínio, voltando ao preço dos anos anteriores. O porto de Lisboa foi o principal reexportador de anil, somando a quantidade de 142.424 arráteis; por sua vez, o Porto foi responsável apenas por 8.183 arráteis no período, conforme pode-se verificar na tabela 59 e no gráfico 53.

Tabela 59: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (anil).

ARRÁTEIS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	39.799	1.210	48.156.790	192	1.210	232.320	39.991	48.389.110
1797	28.927	1.210	35.001.670				28.927	35.001.670
1798	15.906	1.210	19.246.260				15.906	19.246.260
1799	7.510	750	5.632.500	756	750	567.000	8.266	6.199.500
1800	16.804	850	14.283.400				16.804	14.283.400
1801	4.746	1.300	6.169.800				4.746	6.169.800
1802								
1803				655	3.166	2.073.731	655	2.073.731
1804	5.702	1.023	5.833.146	1.180	1.126	1.104.840	6.882	6.937.986
1805	17.409	1.050	18.279.450				17.409	18.279.450
1806	3.565	960	3.422.400	3.208	960	3.079.680	6.773	6.502.080
1807	2.056	960	1.973.760	2.192	960	2.104.320	4.248	4.078.080
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

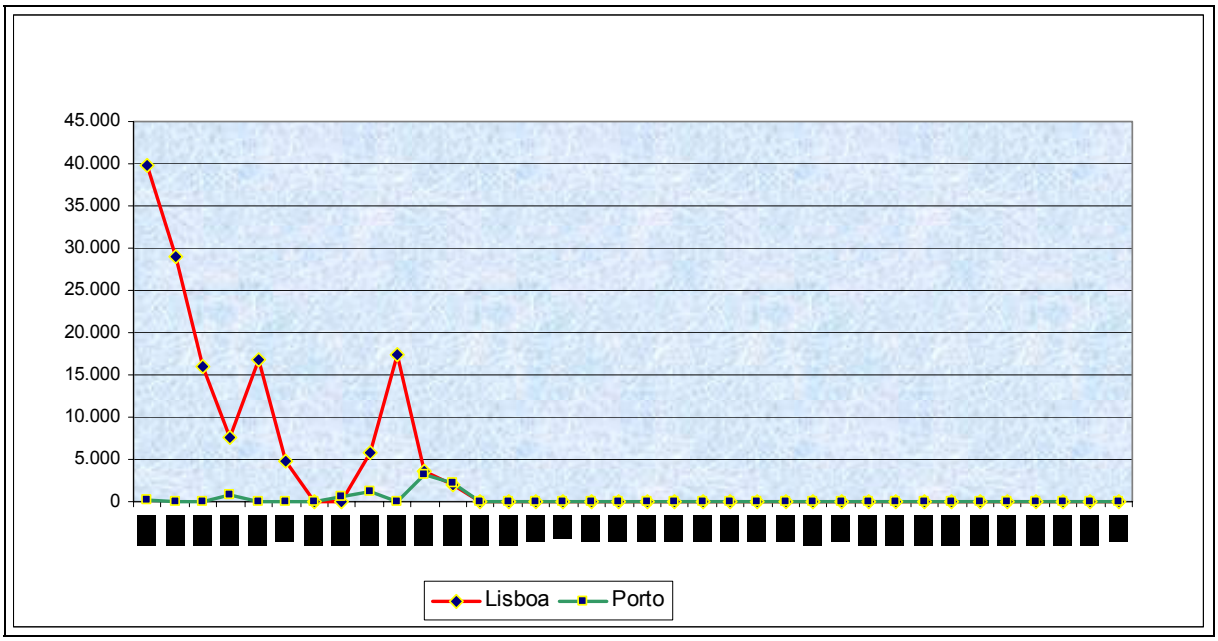
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**142.424**	**1.052**	**149.872.775**	**8.183**	**1.362**	**9.161.891**	**150.607**	**159.034.666**

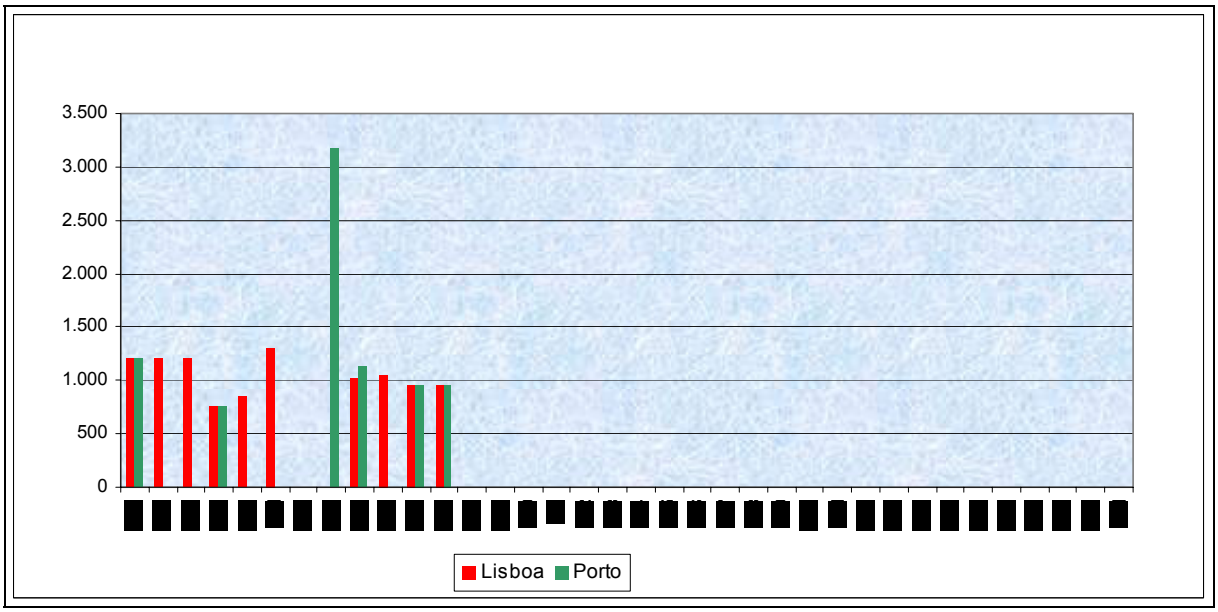
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 53: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (anil: arráteis e preço).

ARRÁTEIS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.5 O COMÉRCIO DO ARROZ

O arroz foi reexportado em ritmo de anos espaçados. Em 1796, reexportou-se 30.693 arrobas; de 1797 a 1799, não houve reexportação do mesmo. Em 1800, reexportou-se a quantidade de 354 arrobas; de 1801 a 1805, não teve reexportações; em 1806 e 1807, reexportou-se a quantidade de 3.276 e 6.995 arrobas, respectivamente. De 1808 a 1813, novamente, não reexportou, retomando somente em 1814, com a quantidade de 11.432 arrobas; de 1816 a 1819, apresentou-se o maior número de anos contínuos de reexportações desse produto. Já no ano de 1822, Portugal sentiu a concorrência do comércio direto de Hamburgo com o Brasil, como descreve o cônsul português, em Hamburgo, referindo-se especialmente a esse produto: "Entre os gêneros do Brasil, acha-se arroz oprimido pela avultada importação, direta principalmente da Bahia",[1426] voltando a não reexportar de 1820 a 1827; no final de 1828, retorna a reexportar a quantidade de 4;320 arrobas; em 1830, reexportou a quantidade de 3.820 arrobas e encerrou o período reexportando 6.476 arrobas.

Quanto aos preços, apresentavam leves flutuações, passando de 1.290 réis, em 1796, para 2.000 réis a arroba, em 1800, sofrendo reversão, em 1806, para 1600 réis, permanecendo nesta faixa até o final do período. O preço entre a reexportação efetuada por Lisboa e pelo Porto era bastante equilibrado. Também neste comércio, grande parte foi efetuada por Lisboa, somando a quantidade de 55.795 arrobas; o Porto reexportou 32.654 arrobas, somando, no total do período, 88.448 arrobas.

[1426] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, à Secretaria do Estado dos Negócios Estrangeiros. Hamburgo, 8 de agosto de 1822. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827**. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 60: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (arroz).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	26.398	1.290	34.053.420	4.295	1.290	5.540.550	30.693	39.593.970
1797								
1798								
1799								
1800	354	2.000	708.000				354	708.000
1801								
1802								
1803								
1804								
1805								
1806	3.276	1.600	5.241.600				3.276	5.241.600
1807	6.995	1.500	10.492.500				6.995	10.492.500
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	11.432	1.600	18.291.200				11.432	18.291.200
1815								
1816	5.340	1.250	66.755.000	4.216	1.250	5.270.000	9.556	72.025.000

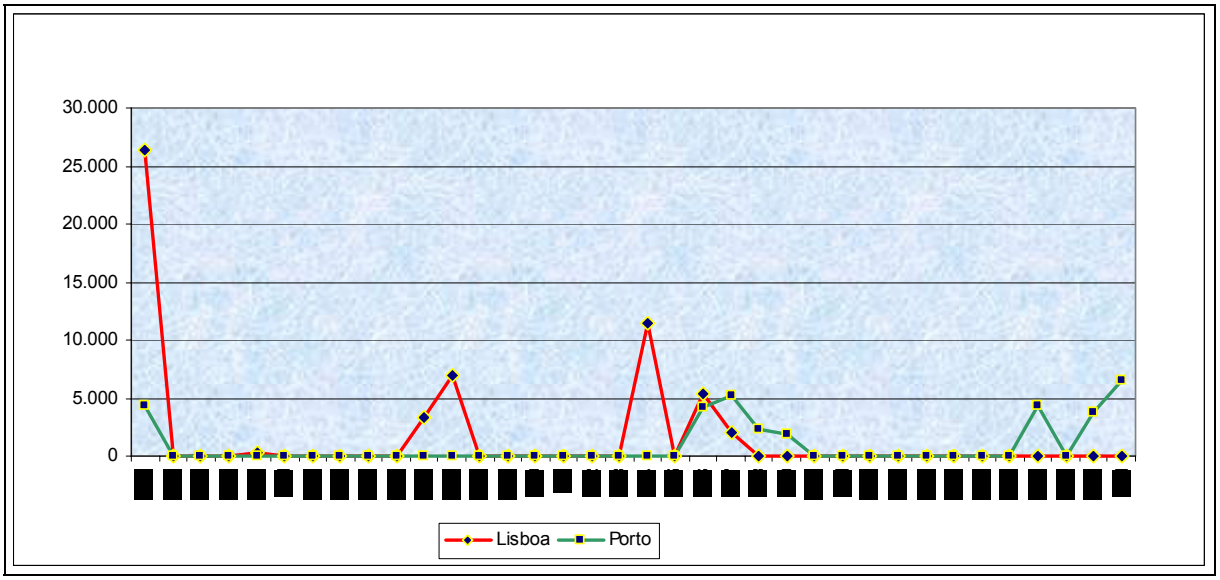
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	2.000	1.610	3.220.000	5.276	1.610	8.494.360	7.276	11.714.360
1818				2.375	1.800	4.275.000	2.375	4.275.000
1819				1.875	1.645	3.084.375	1.875	3.084.375
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827								
1828				4.320	1.500	6.480.000	4.320	6.480.000
1829								
1830				3.820	1.600	6.112.000	3.820	6.112.000
1831				6.476	1.200	7.771.200	6.476	7.771.200
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**55.795**	**1.550**	**138.761.720**	**32.653**	**1.487**	**47.027.485**	**88.448**	**185.789.205**

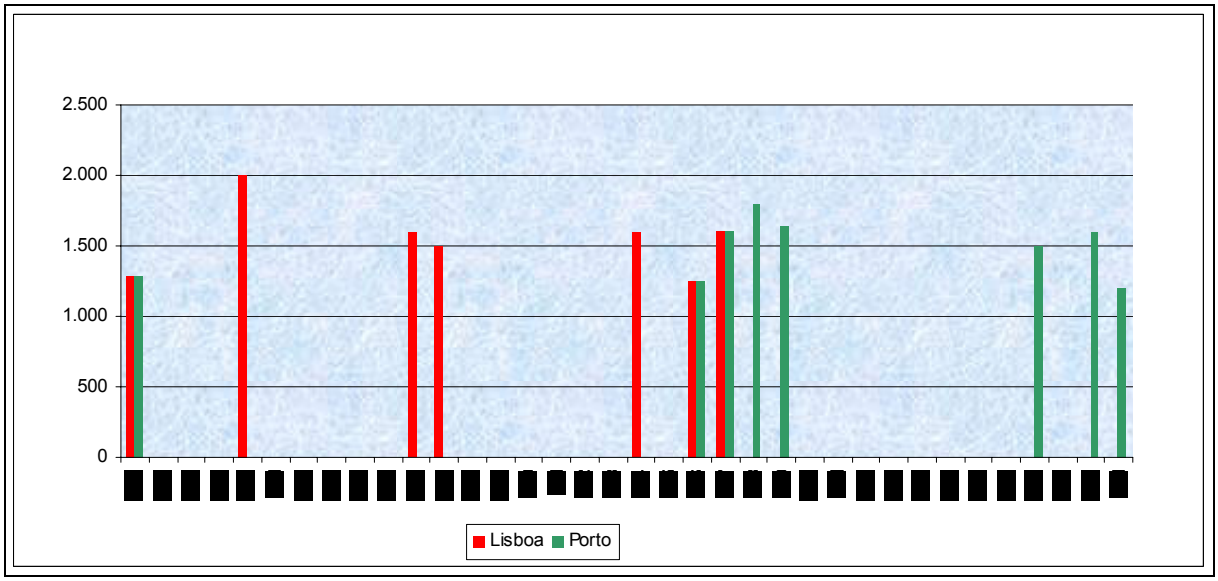
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 54: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (arroz: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.6 O COMÉRCIO DO CAFÉ

Produto recente na pauta de reexportação, o café apareceu aqui em quase todos os anos, sem considerar os anos que Portugal não manteve comércio com Hamburgo (de 1808 a 1813). As reexportações cresceram notadamente a partir de 1803; de 1796 a 1802, apresentou a quantidade de 1.208 arrobas, chegando ao montante de 3.141 arrobas, em 1797. Sofreu forte recessão em 1798, atingindo apenas 2.226 arrobas, recuperando-se em 1799, com a reexportação de 6.128 arrobas. De 1800 a 1802, flutuou entre 3.321 a 8.725 arrobas; os anos de 1803 a 1806 foram de maior expressividade na reexportação deste produto, com a quantidade de 25.950 arrobas, em 1803, e 25.725 arrobas, em 1804, sofrendo forte queda em 1805, com a reexportação da quantidade de 14.081, declinando ainda mais em 1806, somando o montante de 10.455 arrobas. A queda vertiginosa acontece em 1807, com a reexportação de apenas 2.416 arrobas. De 1814 até o final do período tendeu a subir, apresentando flutuações.

Normalmente, com os outros produtos, aconteceu uma diminuição a partir de 1814, chegando, em alguns casos, a quantidades insignificantes. Com o café foi diferente: manteve-se no mercado de reexportação portuguesa para Hamburgo, mesmo apresentando quantidades menores do que a reexportação anterior a 1808. O preço do café, por arrobas, oscilava entre 4.065 a 7.010 réis a arroba, de 1796 a 1807. Nos anos seguintes, os preços sofreram queda brusca, flutuando entre 7.570 e 2.250 réis a arroba. Houve retração nítida e contínua a partir de 1825, como se verifica na tabela 61. O ano em que a arroba do café custou mais caro foi 1820, atingindo o valor de 7.570 réis a arroba. Percebe-se maior estabilidade e preços mais altos de 1796 a 1807. Os preços entre a reexportação dos Portos de Lisboa e do Porto eram praticamente iguais, com exceção de 1802, custando mais caro no Porto e, em 1821, custando mais caro em Lisboa.

A quantidade de café exportada para Hamburgo, no período, foi de 212.469 arrobas. E, deste total, 151.328 arrobas foram reexportadas por Lisboa, ou seja, 71,2% do total; o Porto reexportou a quantidade de 61.141 arrobas, ou seja, 28,7% do total, conforme nos mostra a tabela 61 e o gráfico 55.

Tabela 61: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (café).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	972	5.835	5.571.520	336	5.835	1.960.560	1.308	7.532.080
1797	3.018	6.400	19.315.200	133	6.400	851.200	3.151	20.166.400
1798	2.226	6.400	14.246.400				2.226	14.246.400
1799	5.756	6.800	39.140.800	372	6.800	2.529.600	6.128	41.670.400
1800	4.458	6.223	27.786.714	56	6.233	352.164	4.514	28.138.878
1801	8.333	6.300	52.501.050	392	6.300	2.469.600	8.725	54.970.650
1802	2.460	4.065	9.999.900	861	4.800	4.132.800	3.321	14.132.700
1803	25.950	4.600	123.907.900				25.950	123.907.900
1804	24.860	6.380	158.609.990	865	6.380	5.131.091	25.725	163.741.081
1805	13.749	7.010	96.380.490	332	7.010	2.327.320	14.081	98.707.810
1806	8.698	7.000	60.886.000	1.757	7.000	12.304.250	10.455	73.190.250
1807	2.163	6.800	14.708.400	253	6.800	1.720.400	2.416	16.428.800
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	4.172	4.100	17.105.200	1.086	4.100	4.452.600	5.258	21.557.800
1815	4.504	3.600	16.216.200	2.713	3.600	9.766.800	7.217	25.983.000
1816	4.664	3.400	15.857.600	2.133	3.400	2.522.200	6.797	18.379.800

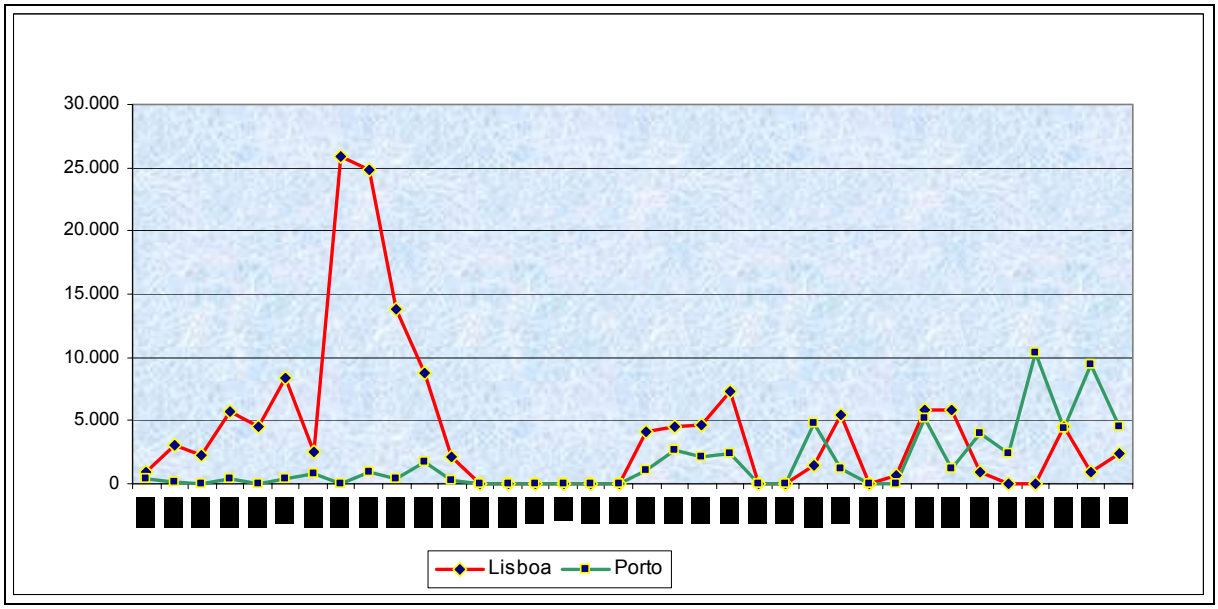
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	7.343	4.055	29.775.865	2.453	4.055	9.946.915	9.796	39.722.780
1818								
1819								
1820	1.476	7.570	11.173.320	4.717	7.570	35.707.690	6.193	46.881.010
1821	5.425	7.060	58.246.260	1.178	7.004	8.250.950	6.603	66.497.210
1822								
1823	650	6.958	4.522.700				650	4.522.700
1824	5.795	6.000	34.773.000	5.192	6.000	31.152.000	10.987	65.925.000
1825	5.783	4.300	24.866.900	1.223	4.300	5.258.900	7.006	30.125.800
1826	911	3.200	2.915.200	4.011	3.200	12.835.200	4.922	15.750.400
1827				2.358	2.950	6.956.100	2.358	6.956.100
1828				10.357	2.250	36.803.250	10.357	36.803.250
1829	4.560	2.500	11.400.000	4.402	2.500	11.005.000	8.962	22.405.000
1830	989	2.350	2.324.150	9.422	2.350	22.141.700	10.411	24.465.850
1831	2.413	3.100	7.481.850	4.539	3.100	14.070.900	6.952	21.552.750
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**151.328**	**5.280**	**859.712.609**	**61.141**	**4.997**	**244.649.190**	**212.469**	**1.104.361.799**

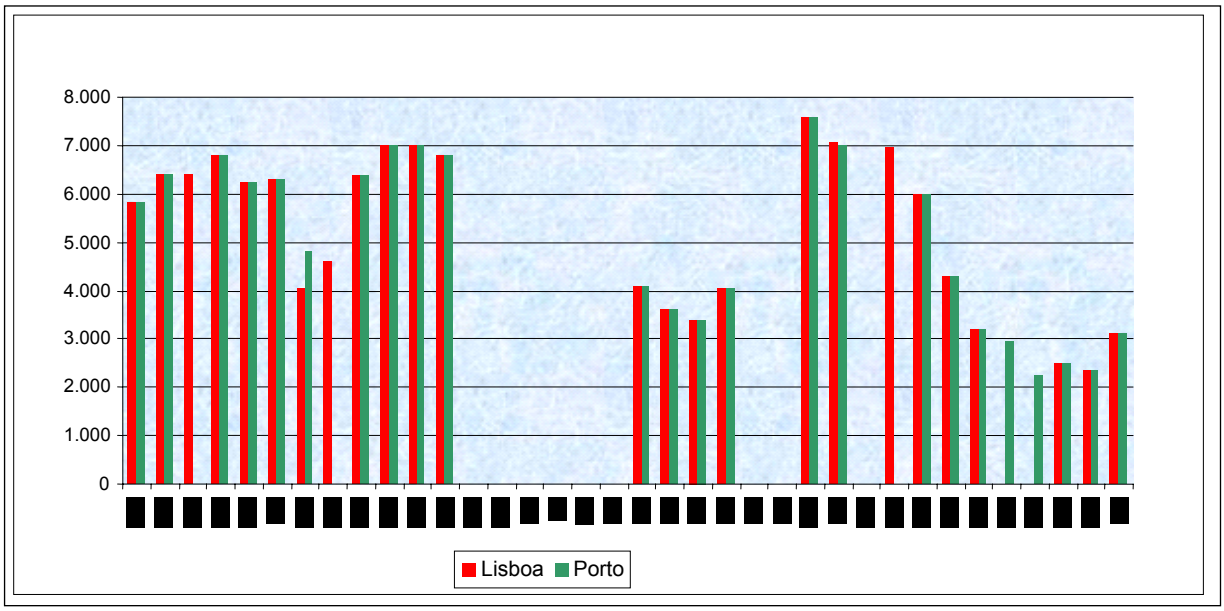
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 55: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (café: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.7 O COMÉRCIO DOS COUROS SECOS

Os couros secos, outra matéria-prima para a indústria de calçados, viram diminuídos sua reexportação a partir de 1797; que declinou consideravelmente até 1800. Em 1801, ascendeu com um salto de qualidade, chegando ao ponto máximo, no período, a 72.661 arrobas, declinando novamente nos anos seguintes, apresentando flutuações nítidas no período. Nos anos que antecederam a abertura dos portos brasileiros, a reexportação era consideravelmente mais expressiva, apresentando queda brusca em 1805, apenas 4.540 réis por arroba. De 1814 a 1821, as exportações apresentaram muitas variações entre um ano e outro; basta observamos a tabela 62 e o gráfico 56. No ano de 1814, reexportou apenas 1.785 arrobas, subindo para 7.414 arrobas em 1815, ascendendo de forma extraordinária, em 1816, para 33.564 arrobas; declinou para 26.145 e 16.684 arrobas, em 1817 e 1818, respectivamente; em 1819, quase desapareceu, com a soma de apenas 533 arrobas, subindo novamente a grandes quantidades em 1820 e 1821, com 10.475 e 17.043 arrobas, respectivamente. De 1823 ao final do período, a quantidade diminuiu em muito, como podemos verificar na tabela e no gráfico.

Os preços dos couros secos apresentam dois momentos bem diferenciados: de 1796 a 1897 e de 1814 a 1831. Os preços do primeiro momento oscilavam entre 2.360 e 3.279 réis a arroba, período em que os couros secos custaram menos; já no segundo momento, a ascensão foi marcante, os preços foram de 3.375 a 5.760 réis a arroba, em 1825. A quantidade exportada deste produto diminuiu no curso dos anos e os preços aumentaram. A quantidade de 76,6% da reexportação efetuada para Hamburgo deste produto foi feita por Lisboa, 23,4% pelo Porto e a concentração desta exportação aconteceu de 1796 a 1897. O gráfico nos mostra que os preços sofreram processo ascendente durante o período. Houve pouca oscilação dos preços entre a reexportação efetuada por Lisboa e pelo Porto, que seguem, *grosso modo*, o mesmo padrão de preços no período. A soma, em termos de valor, desta exportação chegou a 1.692.794.703 milhares de contos, sendo o ano de 1801 o que acumulou maior valor.

Tabela 62: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros secos).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	57.720	2.360	136.219.200	9.042	2.360	21.339.120	66.762	157.558.320
1797	50.902	2.360	120.128.720				50.902	120.128.720
1798	22.110	2.360	52.179.600				22.110	52.179.600
1799				15.707	3.100	48.691.700	15.707	48.691.700
1800	25.529	3.000	76.587.000	3.100	3.000	9.300.000	28.629	85.887.000
1801	66.709	3.050	203.462.450	5.952	3.050	18.153.600	72.661	221.616.050
1802	33.322	2.500	83.305.000	10.726	2.500	26.815.000	44.048	110.120.000
1803	28.712						28.712	
1804	39.417	3.100	122.192.700	13.634	2.000	35.468.400	53.051	157.661.100
1805	4.330	3.270	14.159.100	210	3.270	686.700	4.540	14.845.800
1806	24.311	2.850	69.286.350	1.002	2.850		25.313	69.286.350
1807	10.844	2.850	30.905.400	1.100	2.850	3.135.000	11.944	34.040.400
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	1.785	4.100	7.425.600				1.785	7.425.600
1815	6.477	4.000	25.908.000	937	4.000	3.748.000	7.414	29.656.000
1816	20.884	4.005	83.639.584	12.680	4.000	50.720.000	33.564	134.359.584

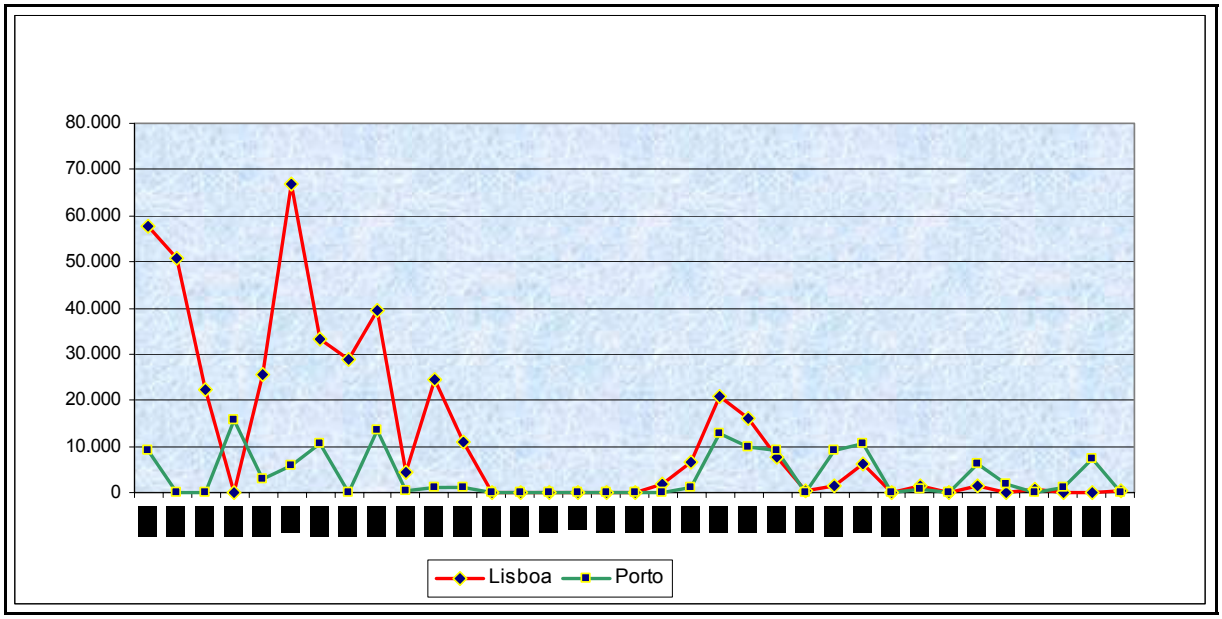
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	16.189	3.584	58.021.376	9.965	3.375	33.630.380	26.154	91.651.756
1818	7.559	3.680	27.817.120	9.125	3.692	33.581.940	16.684	61.399.060
1819	533	4.160	2.219.360				533	2.219.360
1820	1.471	5.153	7.580.194	9.004	4.736	42.642.944	10.475	50.223.138
1821	6.304	5.488	34.594.520	10.739	5.360	57.562.336	17.043	92.156.856
1822								
1823	1.430	5.411	7.738.368	876	5.664	4.964.496	2.306	12.702.864
1824								
1825	1.556	5.760	8.962.560	6.191	3.960	24.516.360	7.747	33.478.920
1826				1.998	5.600	11.188.800	1.998	11.188.800
1827	574	5.720	3.283.280				574	3.283.280
1828				1.192	5.600	6.678.000	1.192	6.678.000
1829				7.264	5.355	35.898.720	7.264	35.898.720
1830	500	5.450	2.727.725				500	2.727.725
1831				9.146	5.000	45.730.000	9.146	45.730.000
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**429.168**	**3.828**	**1.178.343.207**	**130.444**	**3.816**	**468.721.496**	**559.612**	**1.692.794.703**

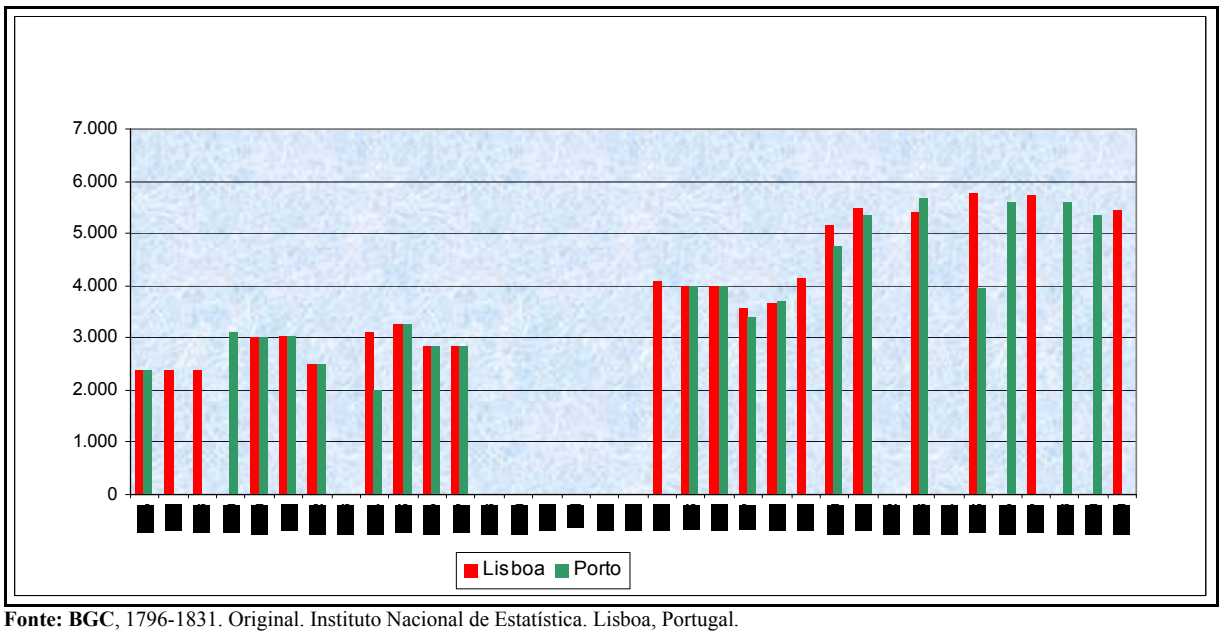
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 56: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros secos: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.8 O COMÉRCIO DO TABACO

A reexportação do tabaco, conforme nos mostram a tabela 63 e o gráfico 57, é exclusivamente efetuada pelo Porto de Lisboa. Este produto é o quinto no grupo das principais reexportações portuguesas para Hamburgo e sua importância é confirmada pelo cônsul português, Pedro Gabe, que fala do procedimento adotado pelos contratadores do tabaco em Hamburgo:

> Devo observar a V. Ex.ª, a fim de participar aos Ex.mos Srs. Governadores do Reino, uma usurpação de autoridade que fazem os atuais contratadores de tabaco sobre as Certidões da importação dos Rolos de Tabaco que entram nestas Cidades hanseáticas, mandando passar as Certidões do estilo por pessoas que não são caracterizadas de autoridades portuguesas e, desta maneira, extraindo os emolumentos e a vigilância deste negócio do poder dos Cônsules, nomeados por Sua Majestade, para prestarem a fé necessária aos papéis públicos que se requerem para qualquer legalização dentro dos seus Domínios. Informando-me desta conduta estranha dos Contratadores, vim a saber que eles querem cortar aquele ramo de Comércio de contrabando que eles, antigamente como experimentados, nele tinham praticado contra os antigos Contratadores, e não querem como arbitrários submeterem-se àquelas Certidões que são do positivo poder dos Cônsules executar.[1427]

Os anos de maior atividade desse comércio se deu de 1800 a 1805, sendo o ano de 1804 o ponto máximo, com 57.522 arrobas, seguido pelos anos de 1805, com 56.548 arrobas; 1802, com 46.293 arrobas, e 1801, com 52.962 arrobas. As quantidades oscilavam muito nos outros e, em 1796 e 1797, passaram de 23.733 arrobas a 32.332 arrobas; já em 1798, declinou para 14.650 arrobas; em 1799, não se apresentou reexportações deste produto. Em 1800, subiu para 30.146 arrobas, ascendendo consideravelmente, como vimos, de 1801 a 1805, declinando novamente em 1806 e 1807. Os anos de 1814 a 1821 mostraram fortíssimas oscilações, passando de 11.218 arrobas, em 1814, para 42.282 arrobas, em 1818, decaindo

---

[1427] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe de Massarellos, ao Sr. Dom Miguel Pereira Forjas. Hamburgo, 19 de fevereiro de 1819. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios**

vertiginosamente para 2.376 arrobas, em 1829, e subindo para 8.604, em 1821. De 1823 ao final do período, diminuiu tanto, ao ponto de se tornar praticamente insignificante; além da diminuição anual de 1825 a 1826 e 1830 a 1831, não foram efetuadas reexportações deste produto.

Os preços deste produto flutuaram entre 3.600 réis a arroba e 1.225 réis a arroba. Conforme nos mostra a tabela, os preços descendem durante o período. Os primeiro anos são os que concentraram os preços mais caros. A quantidade total exportada no período foi de 578.279 arrobas; em valor, significou 1.617.721.356 milhares de contos.

Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 63: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tabaco).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	23.733	3.200	75.942.400				23.733	75.942.400
1797	32.733	3.200	104.745.600				32.733	104.745.600
1798	14.670	3.200	46.944.000				14.670	46.944.000
1799								
1800	30.146	3.400	102.496.400				30.146	102.496.400
1801	52.962	2.200	116.516.400				52.962	116.516.400
1802	46.293	2.600	120.361.800				46.293	120.361.800
1803	55.290	2.800	177.754.000				55.290	177.754.000
1804	57.522	2.000	149.557.900				57.522	149.557.900
1805	56.548	2.700	152.679.600				56.548	152.679.600
1806	29.488	3.600	106.156.800				29.488	106.156.800
1807	25.873	3.400	87.968.200				25.873	87.968.200
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	11.218	2.700	30.290.000				11.218	30.290.000
1815	28.048	2.886	80.940.000				28.048	80.940.000
1816	30.968	2.207	68.350.800				30.968	68.350.800

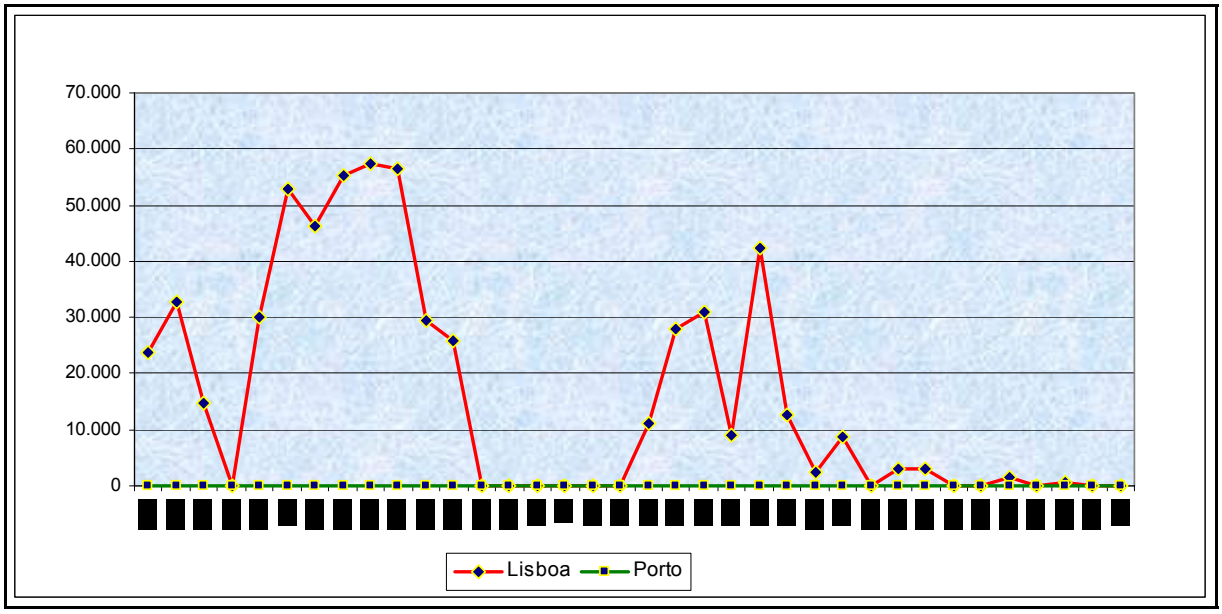
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	9.140	2.119	19.372.000				9.140	19.372.000
1818	42.282	2.311	97.706.920				42.282	97.706.920
1819	12.616	2.225	28.072.660				12.616	28.072.660
1820	2.376	2.599	6.176.176				2.376	6.176.176
1821	8.604	3.151	27.112.800				8.604	27.112.800
1822								
1823	3.125	3.189	9.965.750				3.125	9.965.750
1824	3.144	2.100	6.602.400				3.144	6.602.400
1825								
1826								
1827	1.427	1.900	2.711.300				1.427	2.711.300
1828							0	0
1829	474	1.225	580.650				474	580.650
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**578.680**	**2.648**	**1.619.004.556**				**578.680**	**1.619.004.556**

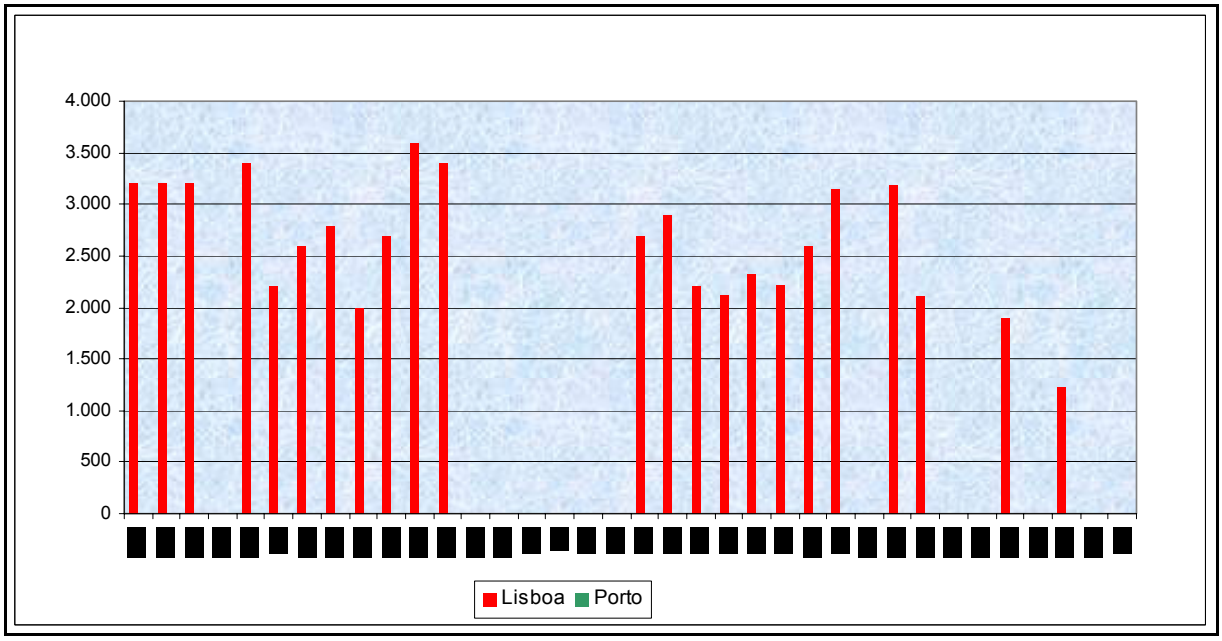
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 57: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tabaco: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.9 O COMÉRCIO DO CACAU

Como vimos, o cacau estava em sétimo lugar no grupo dos produtos aqui estudados. A ascensão foi marcante a partir de 1797, quando foram reexportadas 11.306 arrobas; no ano anterior, foram reexportadas somente 1.017 arrobas, passando para 17.261 arrobas em 1798, declinando para 8.504 em 1799, marcando presença o ano de 1800, com 23.788 arrobas; em 1803, atingiu o ponto máximo desta reexportação, com 32.317 arrobas. Após 1803, apresentou-se queda brusca, passando de 32.317 arrobas para 1.265 arrobas e, assim, continuou flutuando fortemente até o final do período. De maneira geral, os preços apresentaram tendência acedente de 1796 a 1806, e tendência descendente de 1807 a 1831, terminando o período com preço irrelevante 960 réis por arroba. O ano em que a arroba de cacau custou mais caro foi 1803, atingindo o preço de 6.166 réis a arroba. Observando os gráficos, percebemos que Lisboa predominou no comércio deste produto, somando 81,6% do total, e o Porto foi responsável por 18,4% da quantidade exportada no período. Quanto aos preços entre a exportação efetuada por Lisboa e pelo Porto, apresentaram o mesmo valor por arrobas durante todo o período.

Tabela 64: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (cacau).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	1.017	4.360	4.436.300				1.017	4.436.300
1797	11.068	4.360	48.256.480	238	4.360	1.037.680	11.306	49.294.160
1798	17.261	4.360	75.257.960				17.261	75.257.960
1799	8.054	4.800	38.661.600				8.054	38.661.600
1800	21.372	3.000	106.860.000	2.416	3.000	7.248.000	23.788	114.108.000
1801	16.872	4.600	77.613.500	791	4.600	3.638.600	17.663	81.252.100
1802	17.756	2.600	46.165.600	2.734	2.600	7.019.700	20.490	53.185.300
1803	32.317	6.166	64.877.205				32.317	64.877.205
1804	1.265	4.840	4.125.020				1.265	4.125.020
1805	5.746	5.500	31.603.000				5.746	31.603.000
1806	10.613	5.400	57.310.200	118	5.400	641.250	10.731	57.951.450
1807	982	4.600	4.517.200	253	4.600	1.166.100	1.235	5.683.300
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	5.319	3.630	19.307.970				5.319	19.307.970
1815				1.157	3.650	4.223.050	1.157	4.223.050
1816				1.795	3.050	5.474.750	1.795	5.474.750

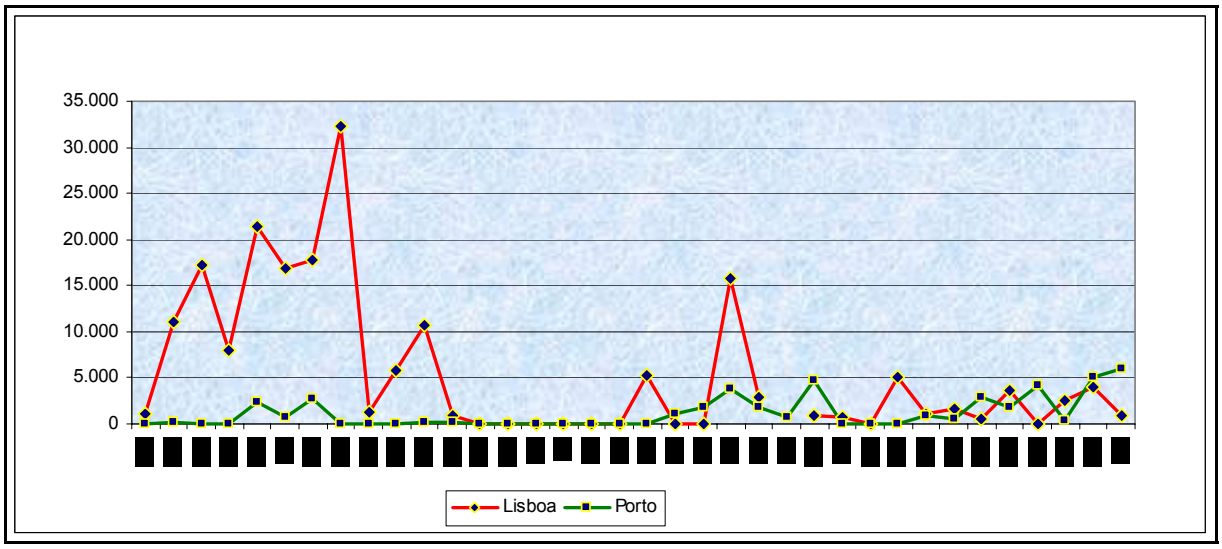
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	15.833	2.740	43.382.420	3.820	2.740	10.466.800	19.653	53.849.220
1818	2.980	3.520	10.487.600	1.823	3.520	6.416.960	4.803	16.904.560
1819		3.720	2.797.440	696	3.720	2.589.120	696	5.386.560
1820	895	3.800	3.401.000	4.772	3.800	18.133.600	5.667	21.534.600
1821	703	3.435	2.414.800				703	2.414.800
1822								
1823	5.014	2.800	14.039.200				5.014	14.039.200
1824	1.144	2.660	3.043.040	982	2.660	2.612.120	2.126	5.655.160
1825	1.709	2.700	4.614.300	455	2.700	1.288.500	2.164	5.902.800
1826	502	2.150	1.080.375	2.974	2.150	6.394.100	3.476	7.474.475
1827	3.610	2.400	8.664.000	1.888	2.400	4.531.200	5.498	13.195.200
1828				4.233	1.650	6.984.450	4.233	6.984.450
1829	2.464	1.250	3.080.000	275	1.250	343.750	2.739	3.423.750
1830	3.956	960	3.797.766	5.109	960	4.904.640	9.065	8.702.406
1831	994	1.160	1.153.040	5.966	1.160	6.920.560	6.960	8.073.600
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**189.446**	**3.520**	**680.947.016**	**42.495**	**2.999**	**102.034.930**	**231.941**	**782.981.946**

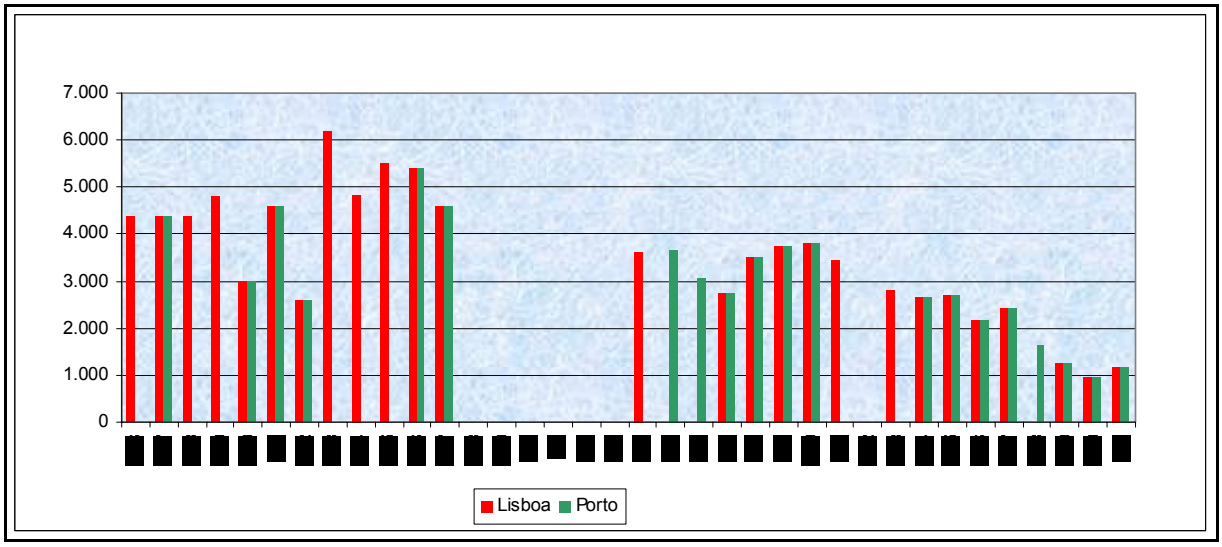
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 58: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (cacau: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.10 O COMÉRCIO DOS COUROS SALGADOS

Outra matéria-prima para a indústria de calçados e produtos de couros, os couros salgados, flutuaram intensamente durante todo o período. Em 1796, foram reexportadas 200 arrobas do produto, mas, em 1798, subiu para 22.309 arrobas, e em 1801 subiu ainda mais, chegando ao ponto máximo do período, com 64.374 arrobas. Em 1804, declinou para 10.770 arrobas; chegando a reexportar apenas 799 arrobas em 1805; recuperou-se novamente em 1806, reexportando o montante de 9.406 arrobas; declinando para 800 arrobas em 1807; em 1817, reexportou apenas 597 arrobas; de 1808 a 1831, somente em 1817, 1825 e 1831 efetuaram-se reexportações deste produto com as respectivas somas: 597 arrobas, 308 arrobas e 162 arrobas. A tabela 65 e o gráfico 59 mostram claramente este resultado. Os preços apresentaram tendência altíssima durante todo o período, passando para 3.400 réis, em 1825. Os anos de maior expressão na reexportação deste produto se deram de 1796 a 1807. Lisboa foi responsável por 91,4% do total desta exportação no período e o Porto por 8,6%. Os preços da reexportação efetuada pelos dois portos são idênticos.

Tabela 65: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros salgados).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	200	1.740	348.000	9.130	1.740	15.886.200	9.330	16.234.200
1797	683	1.740	1.188.420				683	1.188.420
1798	22.309	1.740	38.817.660				22.309	38.817.660
1799								
1800								
1801	64.374	2.500	160.935.000				64.374	160.935.000
1802								
1803								
1804	10.770	2.000	21.540.000				10.770	21.540.000
1805	799	2.745	2.193.255				799	2.193.255
1806	9.406	2.675	25.161.050	700	2.675	1.872.500	10.106	27.033.550
1807	800	2.625	2.100.000	0	0	0	800	2.100.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

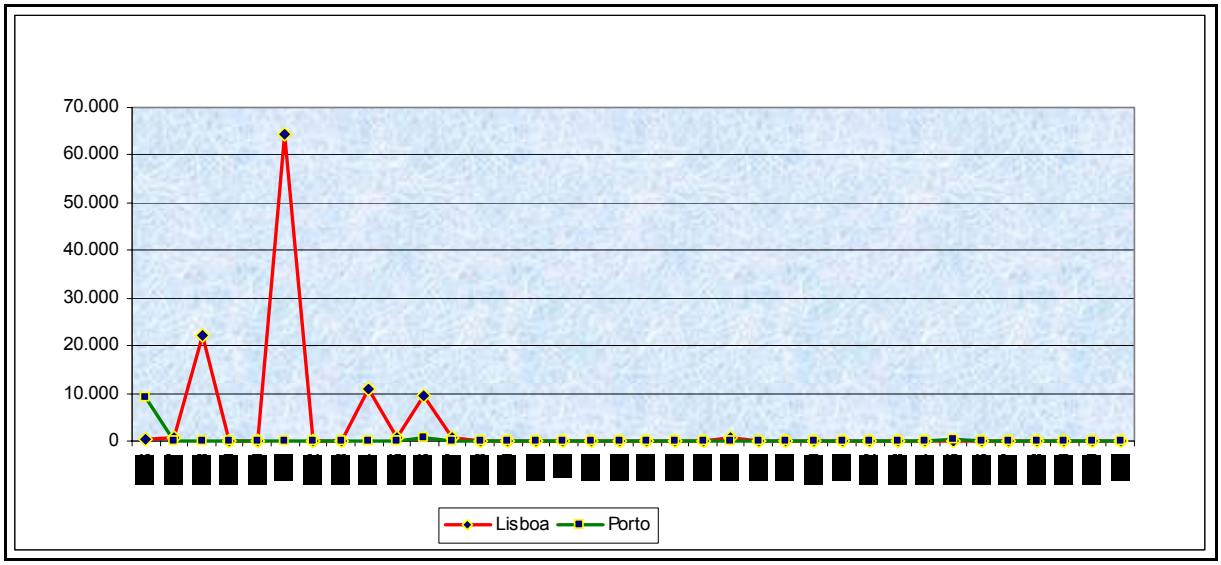
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	597	2.525	1.507.425				597	1.507.425
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825				308	3.400	1.047.200	308	1.047.200
1826								
1827								
1828								
1829								
1830								
1831				162	2.900	469.800	162	469.800
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**109.938**	**2.254**	**253.790.810**	**10.300**	**2.679**	**19.275.700**	**120.238**	**273.066.510**

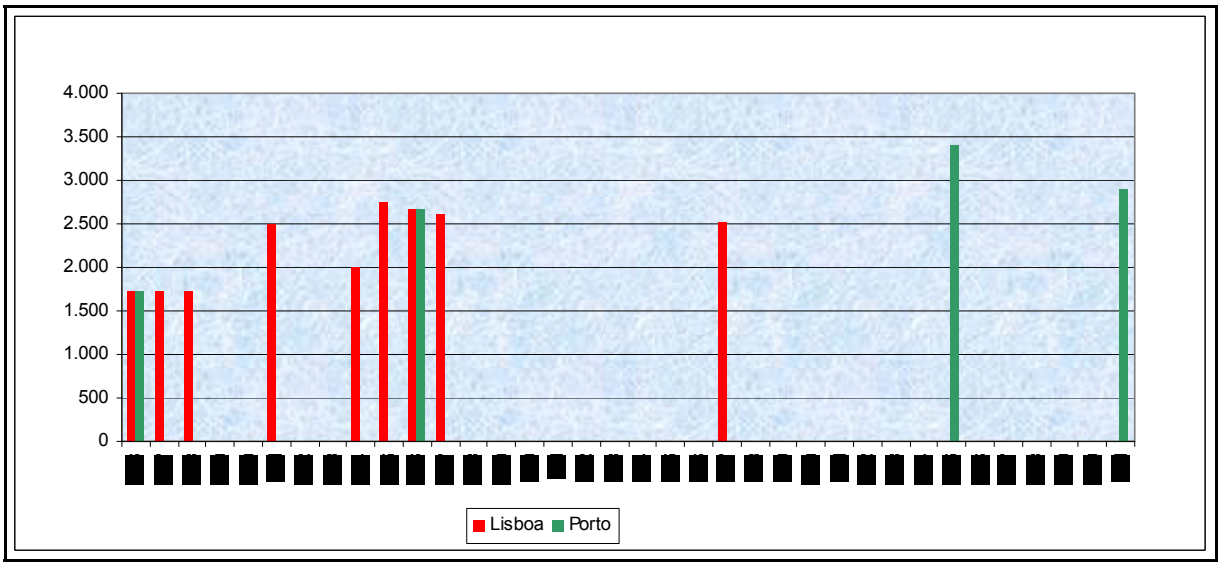
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 59: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (couros salgados: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.11 O COMÉRCIO DO PAU-BRASIL

O comércio do pau-brasil foi feito exclusivamente por Lisboa, nos anos de 1796 a 1807. Nos demais anos do período, não se efetuaram reexportações deste produto. As quantidades apresentaram nítidas flutuações, que vão de 2.655 quintais, em 1796, a 7.643 quintais, em 1797, declinando para 1.450 quintais, em 1800, subindo ligeiramente para 2.692, em 1801. Já em 1805, subiu consideravelmente para 5.194 quintais, sofrendo queda vertiginosa, em 1806, para 1.196 quintais.

Os preços expressam tendência altíssima do início ao fim das reexportações no período, passando de 4.400 réis o quintal, de 1796 a 1800, ascendendo intensamente nos anos seguintes, ou seja, em 1801, passou a custar 15 mil réis o quintal, declinando ligeiramente, em 1802, para 14 mil réis o quintal. De 1803 a 1805, permaneceu com as mesmas quantidades, flutuando entre 14 mil e 15.200 réis por quintal. De 1806 e 1807 foram efetivados os preços mais caros desta reexportação: 18 mil réis por quintal. A quantidade reexportada de Portugal para Hamburgo desse produto é de 45.417 quintais, somando o valor de 408.860.400 mil réis no período.

Tabela 66: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (pau-brasil).

QUINTAIS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	2.655	4.400	11.682.000				2.655	11.682.000
1797	7.643	4.400	33.629.200				7.643	33.629.200
1798	5.747	4.400	25.286.800				5.747	25.286.800
1799	5.664	4.400	24.921.600				5.664	24.921.600
1800	1.450	4.400	6.380.000				1.450	6.380.000
1801	2.692	15.000	40.380.000				2.692	40.380.000
1802	2.156	14.000	30.184.000				2.156	30.184.000
1803	5.194	15.000	46.860.000				5.194	46.860.000
1804	3.796	14.000	50.140.000				3.796	50.140.000
1805	4.344	15.200	66.028.800				4.344	66.028.800
1806	1.196	18.000	21.528.000				1.196	21.528.000
1807	2.880	18.000	51.840.000				2.880	51.840.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

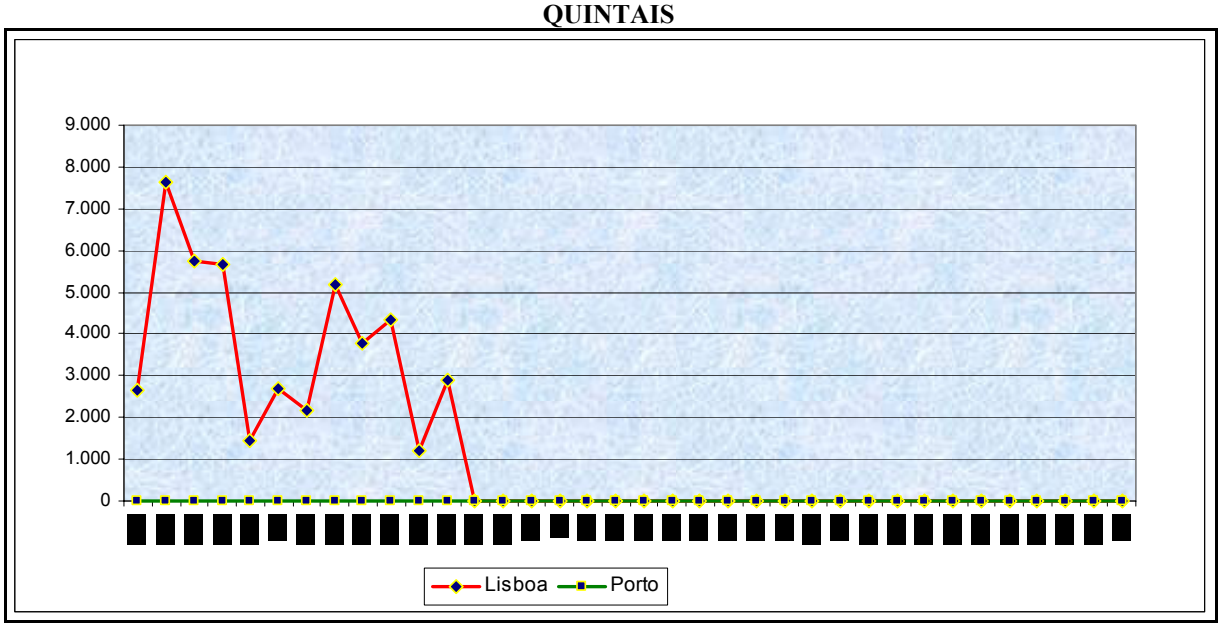
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**45.417**	**10.933**	**408.860.400**	**0**	**0**	**0**	**45.417**	**408.860.400**

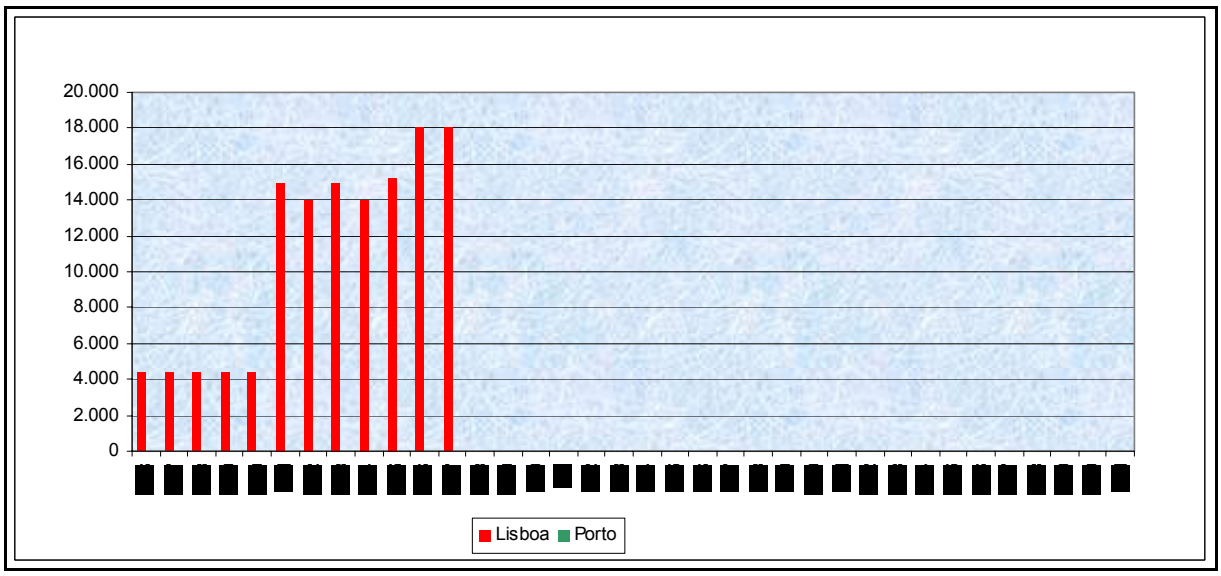
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 60: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (pau-brasil: quintais e preço).

QUINTAIS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.12 O COMÉRCIO DA SALSAPARRILHA

A salsaparrilha era reexportada quase que exclusivamente por Lisboa e a participação do Porto neste comércio ocorreu somente nos em 1804, 1806, 1829 e 1830, com quantidades relativamente baixas, ou seja, 227, 19, 192 e 70 arrobas, respectivamente, representando somente 8,2% do total da quantidade reexportada. Os outros 91,8% do total no período foram efetuados pelo porto de Lisboa.

A maior quantidade reexportada deste produto concentrou-se nos anos de 1796 a 1807, atingindo o ponto máximo em 1804, com o montante de 1.314 arrobas. As quantidades flutuaram intensamente durante o período e a ascensão tornou-se marcante a partir de 1797, quando foram reexportadas 180 arrobas; 18 arrobas, em 1798, e 365 arrobas, em 1799, declinando em 1800 para 63 arrobas e retomando a ascensão em 1801, chegando a reexportar, em 1804, 1.314 arrobas, mas sofrendo recessão de 1805 a 1807. As quantidades reexportadas nos anos posteriores representaram apenas 10,5% do total do período.

Os preços sobem numa escalada exorbitante, passando de 9.800 reis a arroba, em 1799, preço que já vinha se mantendo desde o início do período, para 23.000 réis a arroba, chegando ao preço máximo, em 1803, de 27.800 réis a arroba; declinou gradativamente chegando, no final do período, ao preço de 12.140 réis a arroba. Os preços entre a exportação efetuada por Lisboa e pelo Porto seguiram o mesmo valor, com mínima diferença em 1804.

Tabela 67: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (salsaparrilha).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	91	9.800	891.800				91	891.800
1797	180	9.800	1.764.000				180	1.764.000
1798	181	9.800	1.773.800				181	1.773.800
1799	365	9.800	3.577.000				365	3.577.000
1800	63	23.000	1.449.000				63	1.449.000
1801	320	20.600	6.592.000				320	6.592.000
1802	630	25.000	15.750.000				630	15.750.000
1803	801	27.800	22.267.800				801	22.267.800
1804	1.087	25.300	27.501.100	227	25.310	569.250	1.314	28.070.350
1805	783	23.000	18.009.000				783	18.009.000
1806	748	24.000	17.952.000	19	24.000	468.000	767	18.420.000
1807	51	22.000	1.122.000				51	1.122.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

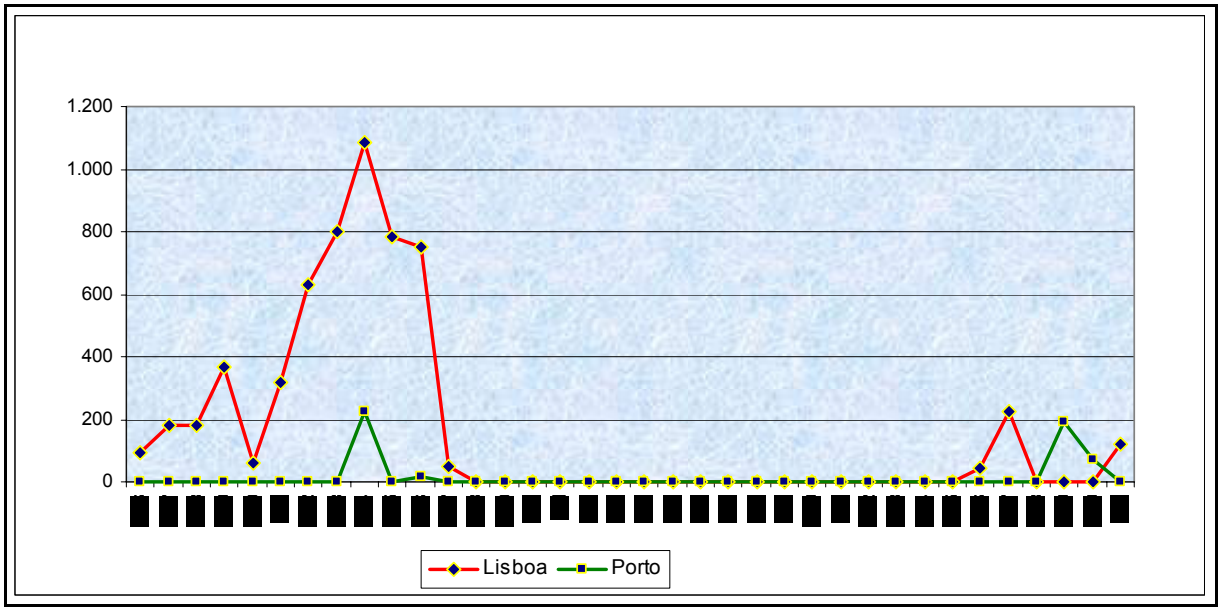
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826	42	15.000	630.000				42	630.000
1827	222	14.500	3.219.000				222	3.219.000
1828								
1829				192	15.500	2.976.000	192	2.976.000
1830				70	15.000	1.050.000	70	1.050.000
1831	122	12.140	1.481.080				122	1.481.080
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**5.686**	**18.103**	**123.979.580**	**508**	**19.953**	**5.063.250**	**6.194**	**129.042.830**

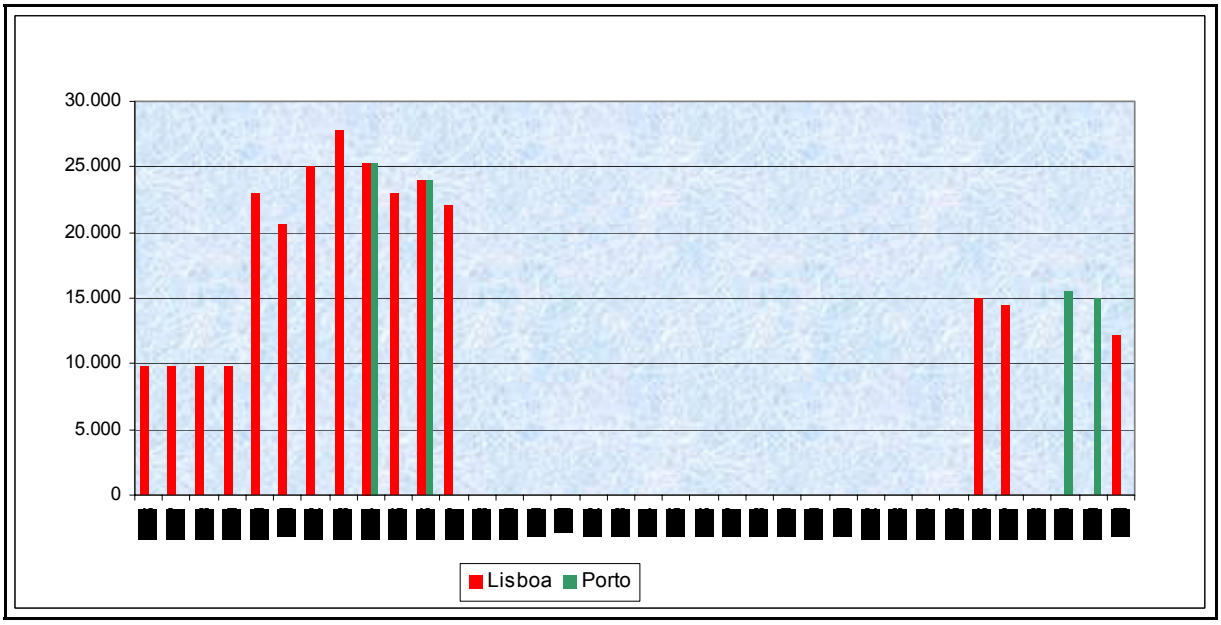
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 61: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (salsaparrilha: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.13 O COMÉRCIO DA IPECACUANHA

A exportação de ipecacuanha foi efetuada em anos espaçados. Depois de 1807, houve reexportações deste produto apenas em 1827 e 1829. As quantidade reexportadas variaram muito ano a ano, flutuando entre 1.046 arráteis, em 1796, e 7.862 arráteis, em 1801. Em 1802, declinou absurdamente, atingindo somente 227 arráteis. E assim, por todo o período, oscilou consideravelmente.

Os preços do mesmo, modo oscilaram constantemente entre 2.200 réis o arrátel e 950 réis o arrátel. Lisboa foi a principal responsável por esta reexportação, com 89,3% do total no período, e apenas 10,7% do total foi reexportado pelo Porto. O preço da exportação efetuada pelos portos de Lisboa e pelo Porto seguiram o mesmo valor conforme, podemos verificar na tabela 68 e no gráfico 62.

Tabela 68: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (ipecacuanha).

ARRÁTEIS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	1.046	2.200	2.301.200				1.046	2.301.200
1797	6.656	2.200	14.643.200	430	2.200	946.000	7.086	15.589.200
1798								
1799				1.152	2.400	2.764.800	1.152	2.764.800
1800	5.476	1.800	9.856.800	1.029	1.800	1.852.200	6.505	11.709.000
1801	7.478	2.900	21.686.200	384	2.900	1.113.600	7.862	22.799.800
1802				227	2.900	1.069.400	227	1.069.400
1803	3.645	2.256	8.223.760				3.645	8.223.760
1804	543	1.650	1.060.450				543	1.060.450
1805								
1806	2.466	1.500	3.699.000				2.466	3.699.000
1807	856	1.500	1.284.000				856	1.284.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

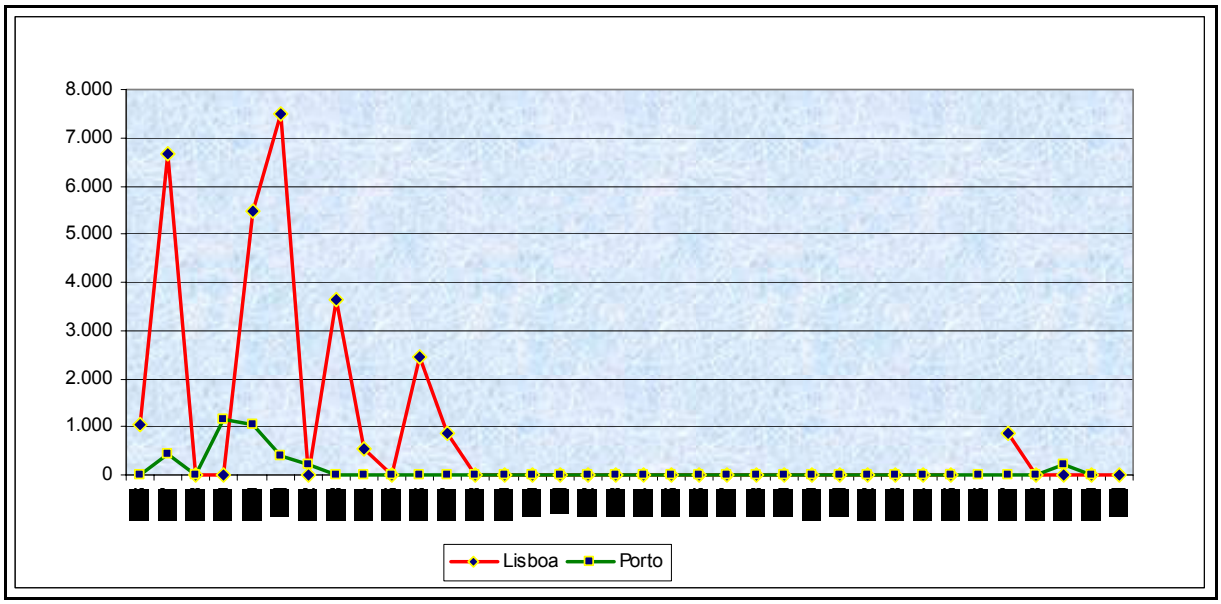
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827	848	950	805.600				848	805.600
1828								
1829				224	980	219.520	224	219.520
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**29.014**	**1.884**	**63.560.210**	**3.446**	**2.197**	**7.965.520**	**32.460**	**71.525.730**

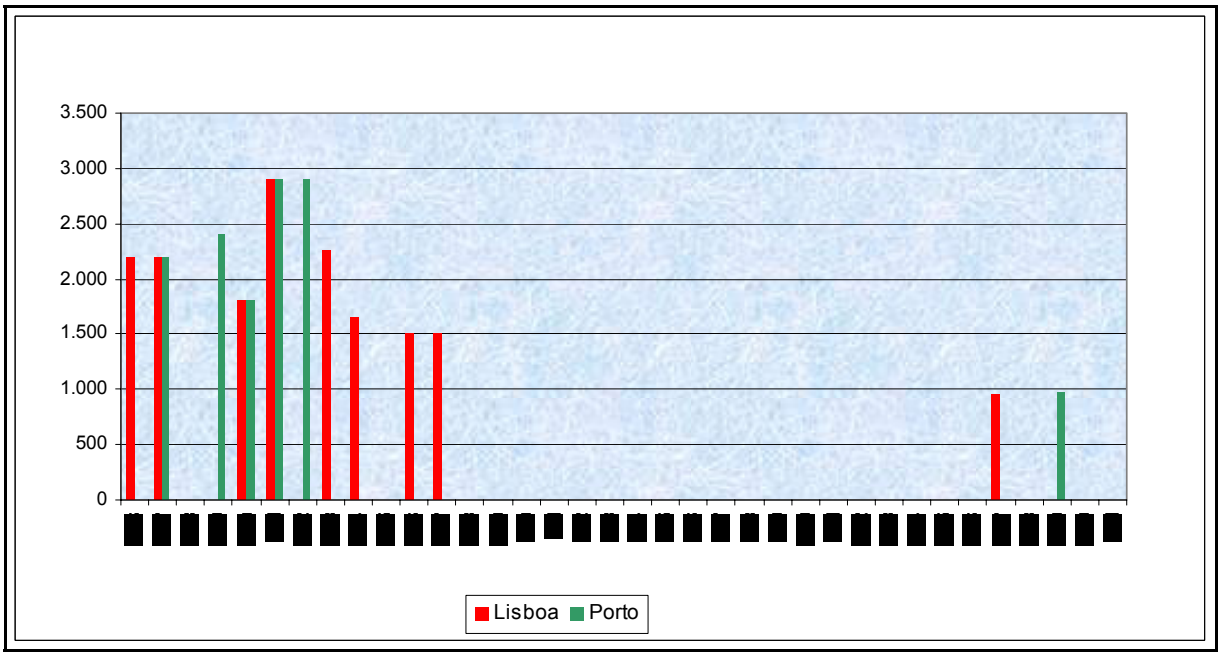
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 62: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (ipecacuanha: arráteis e preço).

ARRÁTEIS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.14 O COMÉRCIO DE VAQUETAS

Conforme podemos verificar na tabela 69 e no gráfico 63, Lisboa foi a grande responsável pelo comércio de vaquetas com Hamburgo, somando 99,5% do total no período, e o Porto, apenas 0,5% do total. Esta reexportação concentrou-se em 1796 e 1800, 1807; os demais anos não apresentaram movimento. As quantidades ascendem no período, passando de dez arrobas em 1796. para 540 arrobas, em 1800; 120 arrobas em 1801, subindo para 200 arrobas em 1802; elevou-se a reexportação consideravelmente, em 1804, para 2.000 arrobas, subindo ainda mais em 1805, para 5.100 arrobas; já no ultimo ano em que se efetuou este comércio, declinou para 1.440 arrobas.

O preço deste produto no período apresentou certa estabilidade, com leves flutuações, permanecendo entre 1.290 réis e 1.660 a arroba. O único ano em que o Porto reexportou este produto foi em 1807, somando a quantidade de 40 arrobas, ao preço de 1.600 réis a arroba; preço com diferença um pouco menor do que o preço de reexportação de Lisboa no mesmo ano.

Tabela 69: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (vaquetas).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	10	1.290	12.900				10	12.900
1797								
1798								
1799								
1800	540	1.566	845.640				540	845.640
1801	120	1.650	198.000				120	198.000
1802	200	1.660	332.000				200	332.000
1803	0	0	0					
1804	2.000	1.630	3.260.000				2.000	3.260.000
1805	5.100	1.495	7.624.500				5.100	7.624.500
1806	0	0	0					
1807	1.400	1.625	2.275.000	40	1.600	64.000	1.440	2.339.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

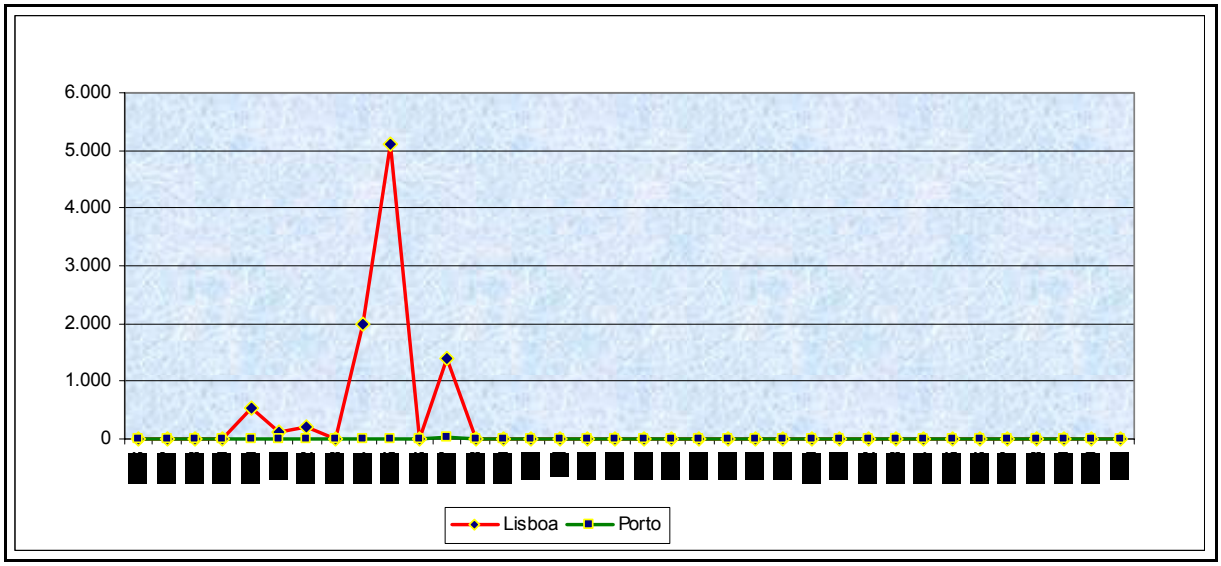
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**9.370**	**1.559**	**14.548.040**	**40**	**1.600**	**64.000**	**9.410**	**14.612.040**

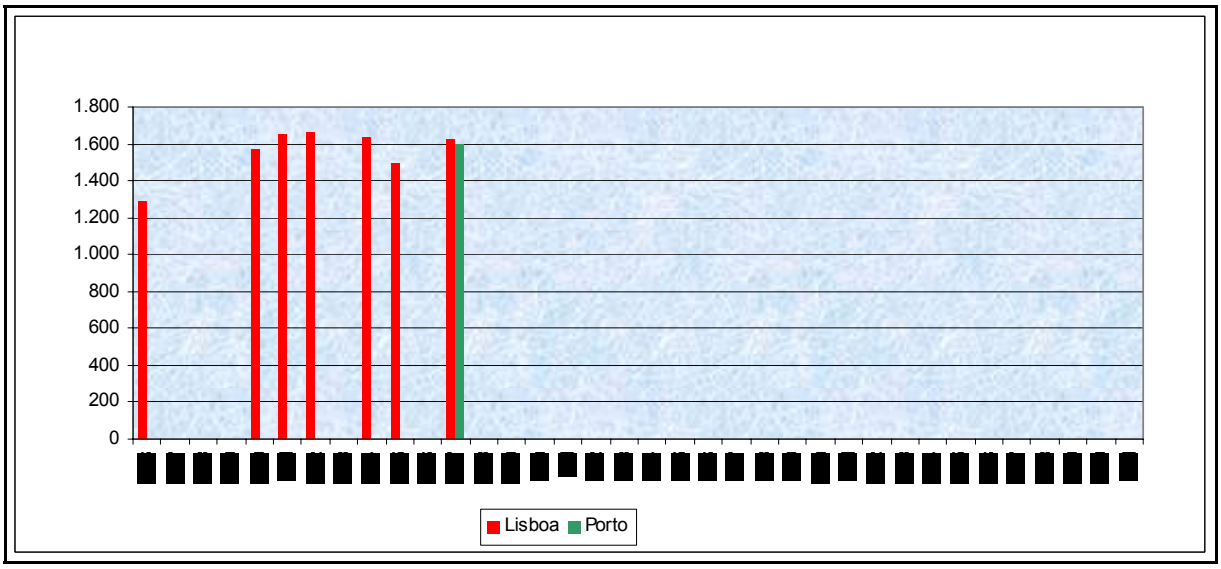
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 63: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (vaquetas: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.2.2.15 O COMÉRCIO DA TAPIOCA

A tabela 70 e o gráfico 64 nos mostram que o porto de Lisboa é responsável por 99,9% e o Porto apenas 0,1% do total deste comércio da tapioca realizado com Hamburgo. A maior parte desta reexportação ocorreu de 1800 a 1807. Em 1796, temos a quantidade irrisória de 19 arrobas; de 1797 a 1799 não houve movimentação deste produto. As quantidade flutuaram, oscilando entre o mínimo de 14 arrobas e o máximo de 3.931 arrobas, em 1802. Depois de 1807, os anos que se efetuou este comércio foram 1817, 1818 e 1826.

Os preços apresentam situação praticamente estável nos anos de maior movimento, oscilando entre 2.970 e 3.970 réis a arroba. O ano de 1796 foi o único em que o Porto realizou comércio deste produto com Hamburgo, participando apenas com cinco arrobas, ao preço de 2.700 réis a arroba, o mesmo cobrado em Lisboa neste ano.

Tabela 70: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tapioca).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	VALOR
1796	14	2.700	37.800	5	2.700	13.500	19	51.300
1797								
1798								
1799								
1800	1.578	3.600	5.680.800				1.578	5.680.800
1801	1.872	3.700	6.926.400				1.872	6.926.400
1802	3.931	3.900	15.330.900				3.931	15.330.900
1803	1.349	3.900	5.261.100				1.349	5.261.100
1804	1.761	2.970	5.230.170				1.761	5.230.170
1805	2.251	3.800	8.553.800				2.251	8.553.800
1806	1.603	3.200	5.129.600				1.603	5.129.600
1807	543	3.000	1.629.000				543	1.629.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

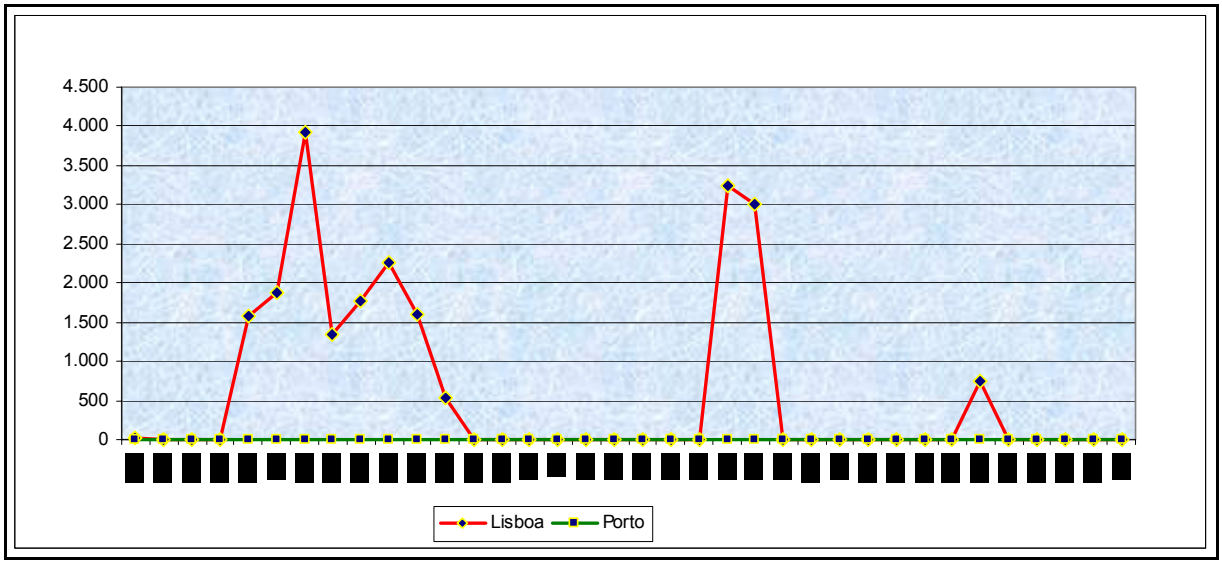
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTAL	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**PREÇO @**	**VALOR TOTAL**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	3.234	2.650	8.570.100				3.234	8.570.100
1818	3.005	1.950	5.859.750				3.005	5.859.750
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826	747	1.800	1.344.600				747	1.344.600
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**21.888**	**3.098**	**69.554.020**	**5**	**2.700**	**13.500**	**21.893**	**69.567.520**

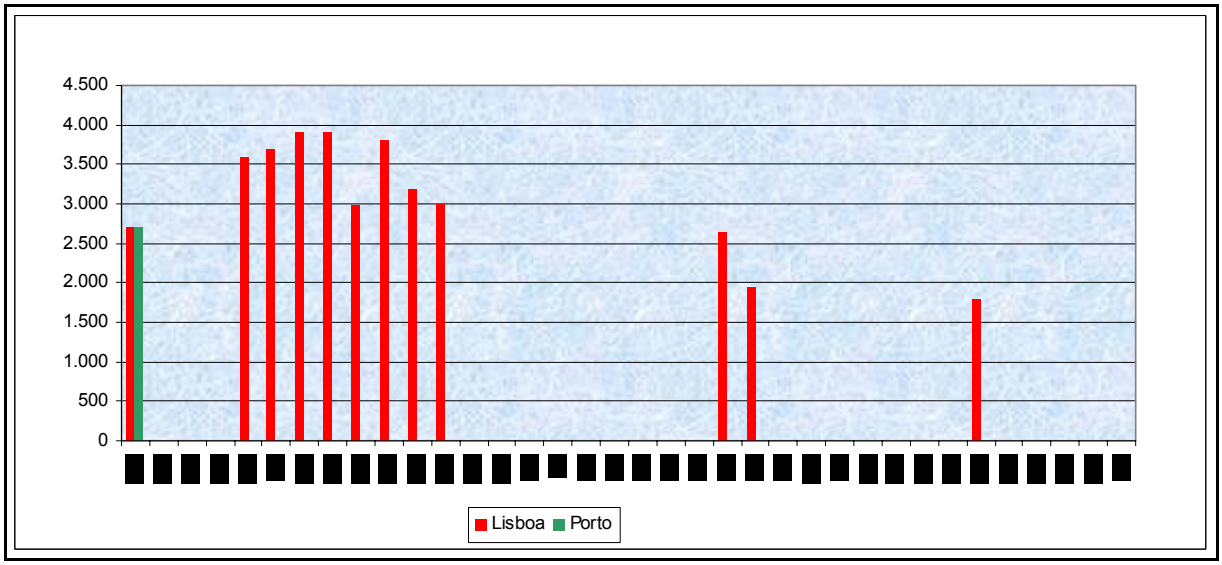
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 64: Exportações portuguesas de produtos brasileiros para Hamburgo (1796-1831) (tapioca: arrobas e preço).

ARROBAS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.3 ANÁLISE DO MOVIMENTO COMERCIAL DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS ENTRE PORTUGAL E HAMBURGO

5.3.1 PRODUTOS IMPORTADOS POR PORTUGAL DE HAMBURGO

Em primeiro lugar, apresentamos uma lista dos produtos importados por Portugal em Hamburgo, que se encontram listados na Balança de Comércio português, de 1796 a 1831. Por várias vezes, o contador do Reino menciona, na introdução das balanças, a importância das relações comerciais com Hamburgo e, em 1817, fala especificamente da durabilidade do comércio com essa praça e alude os principais produtos dessa importação e o destino dos mesmos, como, ao mesmo tempo, revela os motivos da diminuída importação portuguesa em Hamburgo, fazendo com que a balança penda favoravelmente a Portugal:

> Há 38 anos fez esta República um ativo comércio na introdução dos linifícios que de toda Alemanha, Prússia e Suécia vem aquela cidade onde se fazem as encomendas dos melhores tecidos de linho para se dividirem pela Europa, como cambraias, esquiões, bretanhas, aniagens, caís ruães, olandas cruas e curadas, calhamaço ou grossarias e outros uma parte destas fazendas vinham para o consumo deste Reino, Brasil, África, que montava a 3, 4 e 6 milhões, porém, a criação das fábricas de tecidos de algodão e estamparias, aumentou o comércio da Ásia pelas fazendas grossas ou de escravatura de que se faz uso em todo a América, Angola e outros, lhes foram fechados a sua entrada sem proibição daquelas fazendas, pois a Balança daquele anos consta ser ela depositária dos efeitos do Brasil que nos levou ao valor de 7, 10, 14 e 18 milhões, ressaltando haver sempre o saldo a nosso favor.[1428]

Esses produtos foram igualmente listados e comentados por vários anos nas correspondências consulares, em que se explica as origens dos produtos, os tipos de produtos importados por Portugal e o destino que se dava a essa importação, deixando muito claro que uma grande parte se destinava à reexportação para as colônias.[1429]

[1428] **BGC**, 1817. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal.

Segue a lista dos principais produtos mencionados na balança, assim como nas correspondências consulares:

Bretanhas estreitas	Toalhas	Vidraças
Crés	Espelhos sortidos	Alcatrão
Olanda crua	Cavalim	Esteira
Pano de linho	Cadinhos pretos	Garrafas empalhadas
Aniagem	Agulhas	Quincalheira
Peles	Alfinetes	Centeio
Pelos para chapéu	Navalhas	Garrafões empalhados
Riscados e ruões	Ferragens de sapateiro	Fazendas de lã
Brim sortido	Carne de porco e vaca	Cera
Aduelas	Linho	Cestos
Calhamaço	Cobre	Frasqueiras
Lonas	Chumbo	Pasta de cobre
Cobre sortido	Estanho	Cadeiras
Cambraia	Fio de ferro	Sofá
Vidros brancos	Ruãs	Pedras de amolar
Vidros verdes	Papel real e lombardo	Aduelas para barris
Vidros cristalinos	Vidros brancos	Fio de ferro
Vidraça	Garrafas	Solfa
Olandilha	Papel de Holanda	Cadeiras de cobre
Trigo	Cevada	Pregos
Destilações	Olanda curada	Velas de sebo
Gomas	Folhas de flandres	Enxofre
Sais	Aduelas	Fazendas de algodão
Tintas	Tábuas	Cadinhos de fundir
Frascos	Aço	Marroquim
Garrafas	Batata	Chapéus
Barretes	Carne	Munição em chumbo
Bretanhas largas	Papel de escrever	Ferro em arcos
Fitas de linho	Papel pintado	Ferro inglês
Ferragens miúdas	Água da Rainha	Papel de armação
Meias	Trigo	Pregos de ferro
Barretes sortidos	Aduelas de pipa	Manteiga
Fitas	Lençoaria	Vinho do Rhim

[1429] **BGC**, 1818. Original. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, Portugal.

Aduelas para fardos
Fio de arame
Linhagem
Aguardente
Água de cheiro
Água mineral
Alfinete
Alpiste
Anis
Armas de fogo
Arsênico
Cadilhos
Carne defumada
Cevada
Cola
Encerrado
Farinha
Latão
Fazendas de seda
Fazendas de pau
Fitas de linho
Genebra
Instrumentos musicais
Grossarias
Lanifícios
Linhaça
Louça
Manufaturas
Móveis
Patacas espanhola
Pedra ardósia
Presuntos
Queijos
Tamancos
Velas de sebo
Velas de cera
Licores
Linha
Minerais
Óleo de linhaça
Potassa
Sapatos
Sementes
Tijolos
Toucinho
Vasilhas
Vinagre
Zinco
Barro vermelho e Breslau
Bezerros
Biscoitos
Cal
Confeitos
Cordagem
Carne em conserva (sucrout)
Drogaria
Fio de prata
Formas de refinar açúcar
Instrumento de mão
Tábuas de pinho vermelha
Mesa
Cartas de jogar
Ervilhas
Feijão seco
Açúcar refinado
Água de colônia
Amido
Aveia
Arenques salgados
Azeite de Baleia
Banha de porco
Bezerros salgados
Brins
Carne salgada
Centeio
Corantes
Dedais furados
Espelhos
Esteiras de palhinha
Favas
Fazendas de alabastro
Folhinhas de metal
Piano forte
Lentilhas
Linho em rama
Mapas
Meias de algodão
Pano de linho
Peixe pau
Pelo de coelho
Peneiras
Penas
Penas de lápis
Pixe
Quadros
Azul de esmalte
Brins da Rússia
Chapéus de sol
Peles de lebre
Relojoaria
Trompas para surdos
Madeira
Mercearia
Salmão defumado
Cambraia
Riscados
Ruões
Brins sortidos
Fitas
Toalhas
Navalhas
Ferragens de sapateiro
Cobre
Chumbo
Estanho
Fio de ferro
Livros

5.4 PORTUGAL – HAMBURGO: PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO PORTUGUESA EM HAMBURGO (PREÇOS, QUANTIDADES E VALORES)

Na tabela 71 e no gráfico 65 estão reunidos os 15 principais produtos de importações portuguesa em Hamburgo, seus respectivos preços e quantidades do total do período de 1796 a 1831: trigo; bretanhas, crés; pano de linho; calhamaço; aniagens; vidros; cobre em folhas; linho; centeio; cambraia; brim; ferro; armas brancas e de fogo e aço.

Em primeiro lugar está o trigo, em termos de valores, com o montante de 29,6% do total; as bretanhas encontram-se em segundo lugar com 19,2% do total; em terceiro estão as peças de crés, com 18% da soma total; em quarto, os panos de linho, com 7,3% do total; o calhamaço ocupa o quinto lugar, com 6,8% do total; aniagens encontram-se em sexto lugar, com 5,4% do total; os vidros ocupam o sétimo lugar no *ranking*, com 3,3% do total; o oitavo lugar coube ao cobre em folha, somando 2,3% do total; o linho está em nono lugar, com 2,3% do total; o centeio em décimo lugar, com 1,6% do total; a cambraia, na décima primeira posição com 1,3 do total; o brim ocupa a décima segunda posição no *ranking*, com 1% do total; o ferro ocupa o décimo terceiro lugar igualmente, com 1% do total; as armas brancas e de fogo ocupam a décima quarta posição, com 0,8% do total e, finalmente, o aço, com a décima quinta posição, somando de 0,2% do total.

Se somarmos os produtos derivados do linho, importados por Portugal em Hamburgo, obtém-se a soma de 61,5% do total, enquanto os demais produtos atingem somente 38,5% do total.[1430] Em nossa análise, verificamos os produtos separadamente.

[1430] Total de importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (quantidade, valor em réis e porcentagem).

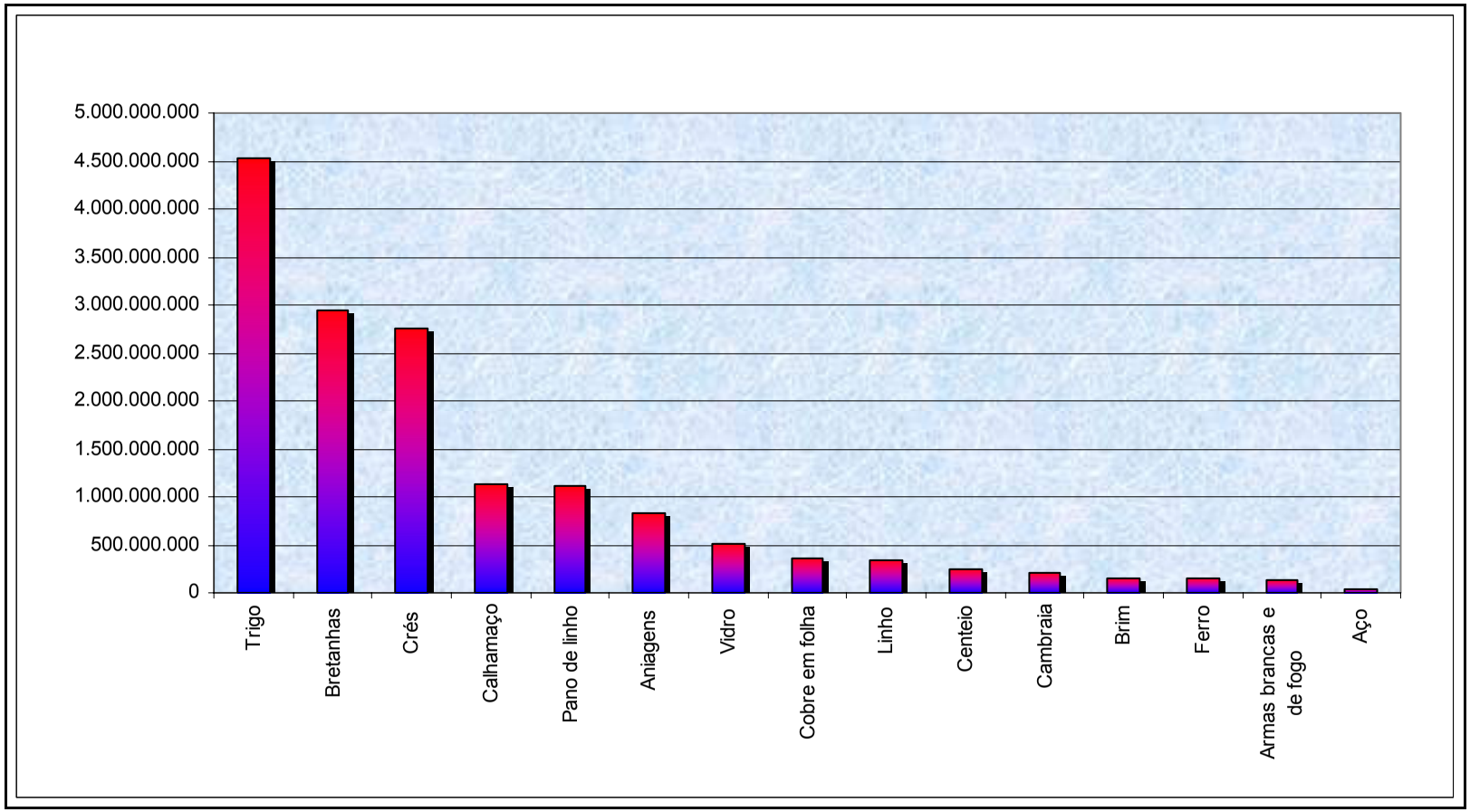
Linifícios	9.476.217.042	61,5
Outros	5.935.859.375	38,5
Total	15.412.076.417	100,0

Tabela 71: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (quantidade, valor em réis e porcentagem).

PRODUTOS	QUANTIDADE	PRODUTOS	VALOR	%
Trigo	7.595.065	Trigo	4.534.111.130	29,6
Aniagens	4.278.554	Bretanhas	2.945.061.261	19,2
Pano de linho	3.837.455	Crés	2.751.735.825	18,0
Calhamaço	2.165.768	Calhamaço	1.138.530.109	7,3
Crés	1.268.225	Pano de linho	1.114.738.917	6,8
Centeio	593.342	Aniagens	825.313.870	5,4
Brim	497.142	Vidro	500.042.526	3,3
Bretanhas	468.768	Cobre em folha	352.290.390	2,3
Cambraia	192.809	Linho	346.141.900	2,3
Armas brancas e de fogo	82.990	Centeio	237.941.154	1,6
Linho	31.123	Cambraia	198.341.500	1,3
Ferro	25.240	Brim	156.353.660	1,0
Vidro	23.259	Ferro	152.049.955	1,0
Cobre em folha	9.129	Armas brancas e de fogo	129.153.200	0,8
Aço	4.200	Aço	30.271.020	0,2
		Total	**15.412.076.417**	**100,0**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 65: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (réis).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.1 O COMÉRCIO DO TRIGO

A tabela 72 e o gráfico 66 nos mostram a relevância do trigo no comércio de importação portuguesa em Hamburgo, em questão de valores e quantidades, efetuadas pelos dois principais portos de Portugal, ou seja, Lisboa e Porto. O trigo era um produto básico da alimentação em Portugal e do qual o país era bastante carente, o que explica o volume das importações, representando uma das maiores parcelas nas importações de mantimentos.

A importação deste produto sempre esteve na pauta das correspondências consulares entre Hamburgo e Portugal, apresentando-se como um assunto de muita importância. Encontramos correspondências do cônsul Português em Hamburgo, onde, já em 1790, fala da importância deste produto para o Reino de Portugal e que, por muitas vezes, o país se viu privado do mesmo, por motivos das guerras que se travavam entre a Inglaterra e França:

> Permita-me V. Ex.ª outro reparo, que é a possibilidade de chegar a notícia dos franceses à expedição de um tal transporte de grãos, e a tentativa que poderiam fazer de se apoderar dele, vista a proibição de se lhes conduzir mantimentos. Na atual posição que as Coisas se expõem, nem pode se expor a navegar trigos para esses Reinos, quando os Navios providos dos documentos mais fidedignos são apresados e levados para Inglaterra, sem se pagar trigos, fretes, demoras, carga até o presente.[1431]

[1431] Carta do cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 11 de julho de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.
"De resultas destas ordens, com efeito, foram apresados e conduzidos à Inglaterra os últimos Navios que partiram desta Cidade, carregados de Trigo para Portugal, o tempo ensinará, qual será a sorte daquelas cargas. A conseqüência provavelmente será que as ditas porções de trigo não chegarão aos portos desses Reinos, e que, à vista do que sucede, já ninguém nesta praça se atreve a remeter trigos para Portugal e Espanha, tanto que várias porções já embarcadas se tornaram a descarregar, atendido o perigo que correm na passagem". Carta do Cônsul português em, Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 22 de abril de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Pelas correspondências consulares notamos que o trigo era importante não só para Portugal, mas para várias nações, sendo muito requisitado na França e na Inglaterra.[1432] Hamburgo redistribuía estes produtos que recebia dos países do Norte, da Rússia, do Báltico, da Polônia e do próprio interior da Alemanha.

A importação de trigo apresentava uma flutuação bem nítida, indicando a existência de um ciclo sazonal que, afetando as colheitas portuguesas, como as do Norte da Europa, e das situações beligerantes da Europa, determinavam o aumento das importações:

> Nesta Cidade, Graças a Deus, ainda vivemos em sossego, longe do Teatro da Guerra; só se experimenta aqui bastante carestia de Grãos, procedida em parte da limitada colheita, do ano passado, em parte dos distúrbios que agitaram a Polônia, de cujo país por esta mesma razão se exportou muito menos porção de grãos por via do Báltico do que se costumava em outros tempos de tranqüilidade. Acresce que, com o atual retrocesso dos Exércitos Aliados, muitos depósitos de víveres se abandonaram, outros se destruíram, cuja falta deve ser suprida daqui. Achando-se as coisas nesta figura, Portugal este ano não poderá ser provido de grãos do Báltico e da Holanda; os preços regulares de trigos eram aqui 85 até 95 marcos bancários, o lastro e de presente custam 160 até 170 marcos bancários; o de centeio era 50 até 70 e agora está valendo 125 até 135 marcos bancários. Estamos experimentando um Inverno dos mais veementes, há mais de quatro semanas que este Rio está gelado e impedindo todo o transporte aquático; ao menos passarão outras quatro semanas até se desimpedir a navegação, sendo de recear que então os Grãos ainda chegarão a maiores preços.[1433]

Os anos de maior importações acontecem nos anos anteriores de 1808. De 1808 a 1813, Hamburgo não participou do comércio com Portugal, retornando em 1814. As

---

[1432] "Quanto à falta de trigo que vós continuais a informar que tem Portugal, não se nos pode imputar este mal. Porque logo se fizeram as disposições para a remessa de Grandes quantidades; e nesta Corte será constante de que a maior parte foi levada para os portos de Inglaterra, debaixo do pretexto de que o destino era simulado, e a maior parte para ser levado para a França. O que por hora obriga os nossos negociantes a suspender remessas, estando seguramente determinados aprovarem com abundância esse Reino. Esta conduta hostil dos Ingleses é tanto mais injusta a nosso respeito, que o Senado tem tomado as medidas mais rigorosas tanto neste ponto, como na exportação dos mais Produtos proibidos para a França, pelas Leis do Império; e estas precauções são, de modo, que é impossível, que daqui se façam expedições simuladas". Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 6 de maio de 1794. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

[1433] Carta do Cônsul português em Hamburgo, João Schuback. Hamburgo, 27 de janeiro de 1795. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

quantidades importadas dos anos de 1814 a 1819 foram expressivas, atingindo o ponto máximo em 1819, com a soma de 895.606 alqueires. De 1820 até o final do período, sofreu queda significativa, chegando, em 1831, a importar somente 36.060 alqueires.

A tendência geral dos preços do trigo apresentava-se ascendente, até 1806, chegando ao preço mais alto em 1801, atingindo o valor de 1.206 réis o alqueire. Os preços, em geral, sofreram queda em 1807, baixando para 585 réis por alqueire. De 1814 a 1817 subiram novamente, mas em 1818 e anos seguintes, sofreram novamente forte queda. Os preços variaram entre a importação efetuada pelo Porto e por Lisboa; normalmente, os preços no comércio de importação do porto de Lisboa em Hamburgo eram mais elevados.

A maior importação realizada em termos de valores aconteceu em 1801, com 844.371.252 mil réis. Em relação às quantidades, os valores também apresentaram grandes flutuações no período, conforme pode se observar no gráfico e na tabela, cujo montante das importações no período foi de 4.534 111.130 milhares de contos.

Tabela 72: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (trigo: quantidade e valor).

ALQUEIRES

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR ALQUEIRE	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR ALQUEIRE	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	89.916	540	48.554.640	91.178	530	48.324.340	181.094	96.878.980
1797	316.398	553	174.968.094	429.044	553	237.261.332	745.442	412.229.426
1798								
1799	357.258	630	225.072.540	424.917	620	263.448.540	782.175	488.521.080
1800	104.182	900	93.763.800	40.808	900	36.727.200	144.990	130.491.000
1801	646.182	1.206	779.295.492	53.960	1.206	65.075.760	700.142	844.371.252
1802	121.796	525	63.942.900	149.467	525	78.470.175	271.263	142.413.075
1803	264.129	600	158.477.400	41.367	540	22.338.180	305.496	180.815.580
1804	238.896	794	189.683.424	168.645	794	133.904.130	407.541	323.587.554
1805	15.156	702	10.639.512	19.100	702	13.408.200	34.256	24.047.712
1806				16.200			16.200	
1807	456	585	266.760	940	585	549.900	1.396	816.660
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	38.699	690	26.702.310	20.400	684	13.953.600	59.099	40.655.910
1815	196.665	693	136.288.845	98.568	690	68.011.920	295.233	204.300.765
1816	170.325	810	137.963.250	163.803	718	117.610.554	334.128	255.573.804

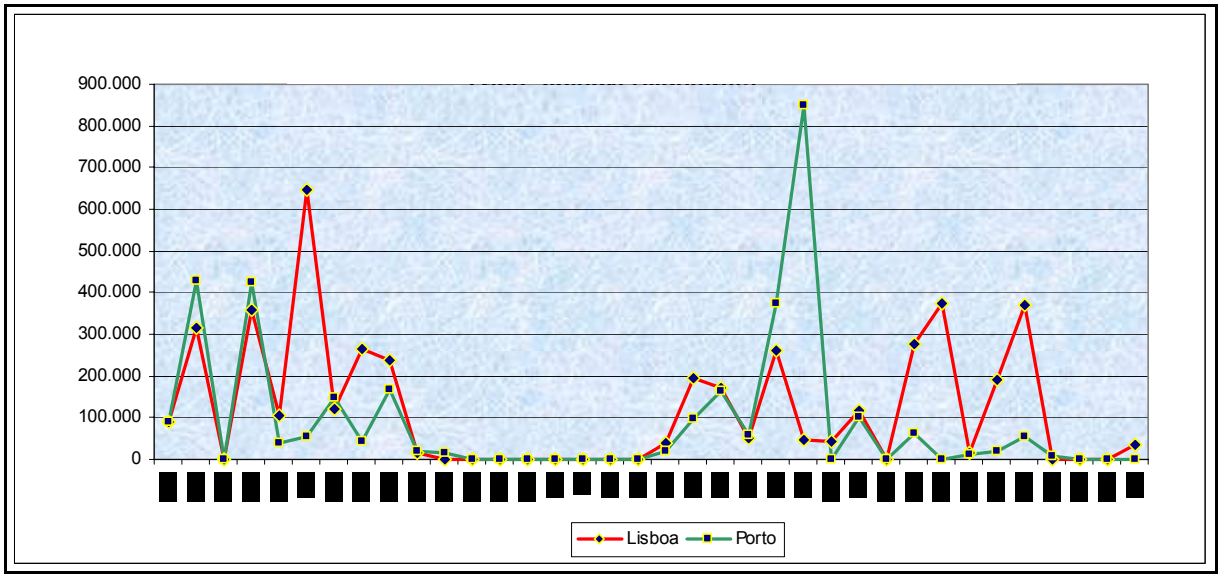
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR ALQUEIRE**	**VALOR (RIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR ALQUEIRE**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817	48.844	662	32.334.728	59.408	810	48.120.480	108.252	80.455.208
1818	260.332	450	117.149.400	372.904	670	249.845.680	633.236	366.995.080
1819	47.294	465	21.991.710	848.312	450	381.740.400	895.606	403.732.110
1820	42.607	425	18.107.975				42.607	18.107.975
1821	115.933			100.241	425	42.602.425	216.174	42.602.425
1822								
1823	276.438	477	131.860.926	63.379	610	38.661.190	339.817	170.522.116
1824	374.000						374.000	
1825	14.074	459	6.459.966	12.476	459	5.726.484	26.550	12.186.450
1826	192.588	448	86.279.424	18.384	448	8.236.032	210.972	94.515.456
1827	368.265	406	149.515.590	56.455	406	22.920.730	424.720	172.436.320
1828				8.616	387	3.334.392	8.616	3.334.392
1829								
1830								
1831	36.060	680	24.520.800				36.060	24.520.800
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**4.336.493**	**625**	**2.633.839.486**	**3.258.572**	**623**	**1.900.271.644**	**7.595.065**	**4.534.111.130**

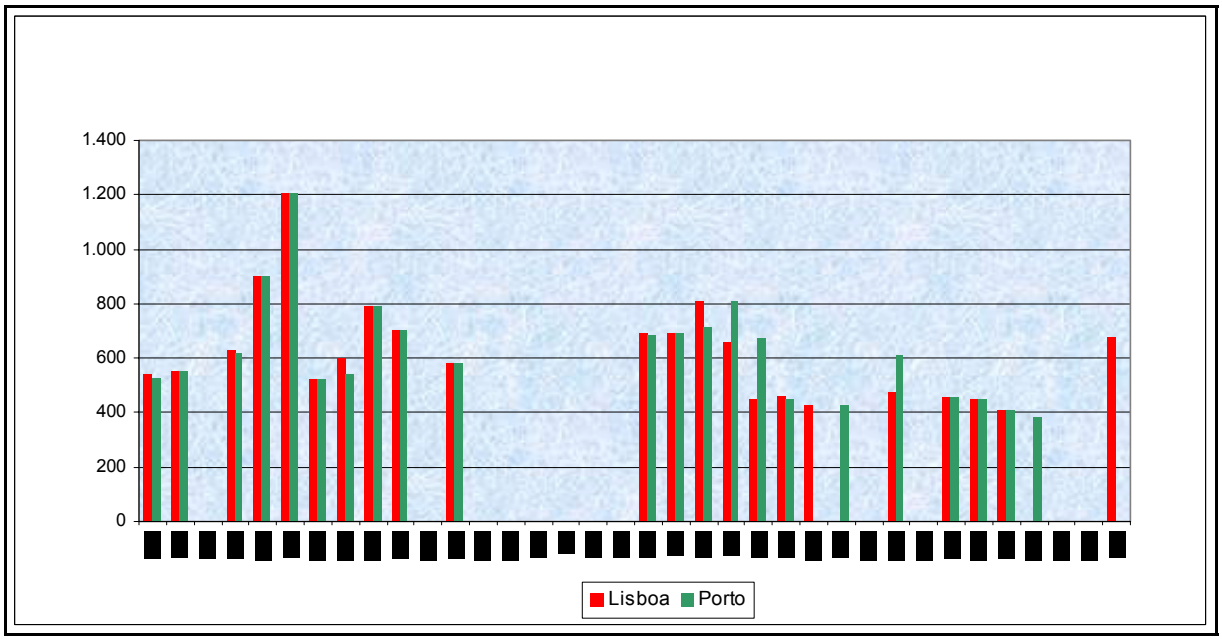
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 66: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (trigo: alqueires e preço).

ALQUEIRES



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.2 O COMÉRCIO DE ANIAGENS

De acordo com a tabela 73 e o gráfico 67, este produto é derivado dos linifícios e representa o sétimo lugar no comércio de importações. A maior quantidade conforme se observa no gráfico foi importado pelo porto de Lisboa, durante todo o período.

As maiores quantidades foram importadas de 1796 a 1807, sendo o ano de 1799 o de maior importação, atingindo a soma de 714.535 varas; em geral, as quantidades apresentavam fortes flutuações nestes anos. De 1808 a 1813, Portugal não manteve comércio com Hamburgo; os anos sucessivos foram de pouca importação deste produto (com exceção de 1814, 1815 e de 1824 a 1826); também os preços destes anos são relativamente mais baixos do que nos anos anteriores. Os preços dos anos anteriores a 1808 flutuaram entre 136 e 250 réis por varas. A tendência nestes anos foi visivelmente crescente, com exceção de 1802, cujo preço baixou de 200 réis para 160 réis por varas.

Os preços – como podemos observar na tabela e no gráfico – entre Lisboa e Porto são praticamente os mesmos, com raras diferenças em 1803, com margem a mais para Lisboa e, em 1804, com margem a mais para o Porto. Os valores conseqüentemente seguem o movimento das quantidades e dos preços, como em 1799, em que houve a maior importação e também a maior soma de valores, atingindo 142.907.000 mil réis; o mesmo se repete para 1803, atingindo 134.595.840 mil réis de importação. A soma total do período, em relação à quantidade, é de 4.278.544 varas e os valores somam 825.313.870 mil réis no total do período.

Da soma total das quantidades importadas, Lisboa foi responsável pela maior parte, importando 4.090.795 do total de 4.278.554, tendo o Porto importado apenas a quantidade de 187.759 varas.

Tabela 73: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aniagens: quantidade e valor).

VARAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR VARAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR VARAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1796	496.185	136	67.481.160	13.724	136	1.866.464	509.909	69.347.624
1797	261.945	136	35.624.520	12.666	136	1.722.576	274.611	37.347.096
1798				33.612			33.612	
1799	684.383	200	136.876.600	30.152	200	6.030.400	714.535	142.907.000
1800	281.836	200	56.367.200	24.296	200	4.859.200	306.132	61.226.400
1801	317.324	200	63.464.800	22.010	200	4.402.000	339.334	67.866.800
1802	192.093	160	30.734.880	16.488	160	2.638.080	208.581	33.372.960
1803	658.376	200	131.675.200	18.254	160	2.920.640	676.630	134.595.840
1804	236.255	240	56.701.200	10.503	250	2.625.750	246.758	59.326.950
1805	295.518	240	70.924.320	6.054	240	1.452.960	301.572	72.377.280
1806	292.824	250	73.206.000		250		292.824	73.206.000
1807	156.200	250	39.050.000				156.200	39.050.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	122.739	160	19.638.240				122.739	19.638.240
1815	65.595	160	10.495.200				65.595	10.495.200
1816								

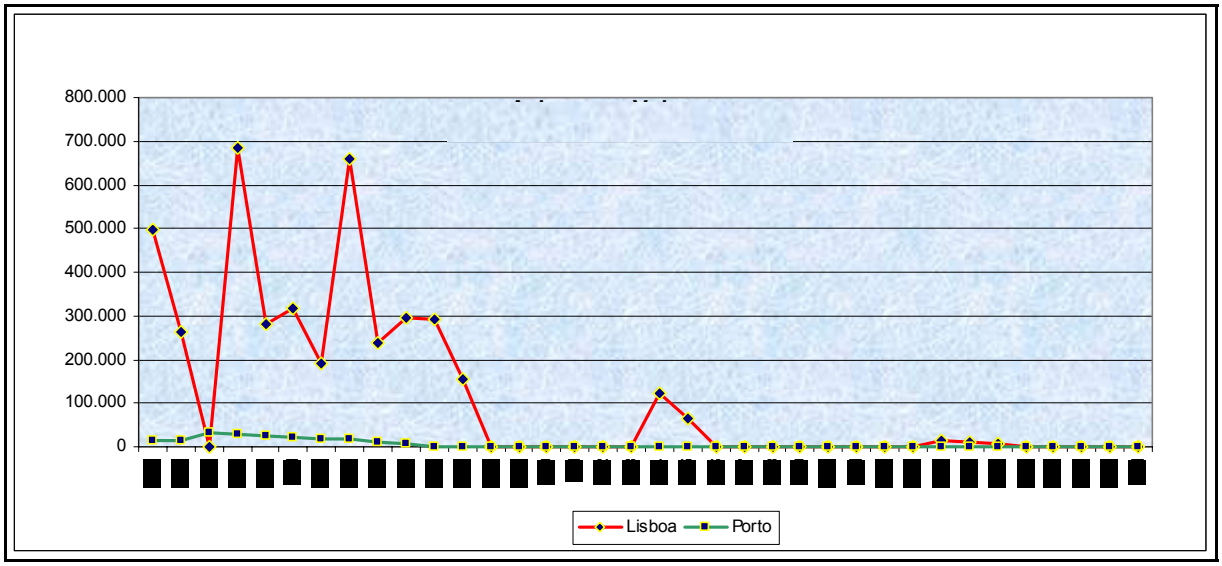
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR VARAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR VARAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824	12.818	160	2.050.880				12.818	2.050.880
1825	10.002	150	1.500.300				10.002	1.500.300
1826	6.702	150	1.005.300				6.702	1.005.300
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**4.090.795**	**187**	**796.795.800**	**187.759**	**193**	**28.518.070**	**4.278.554**	**825.313.870**

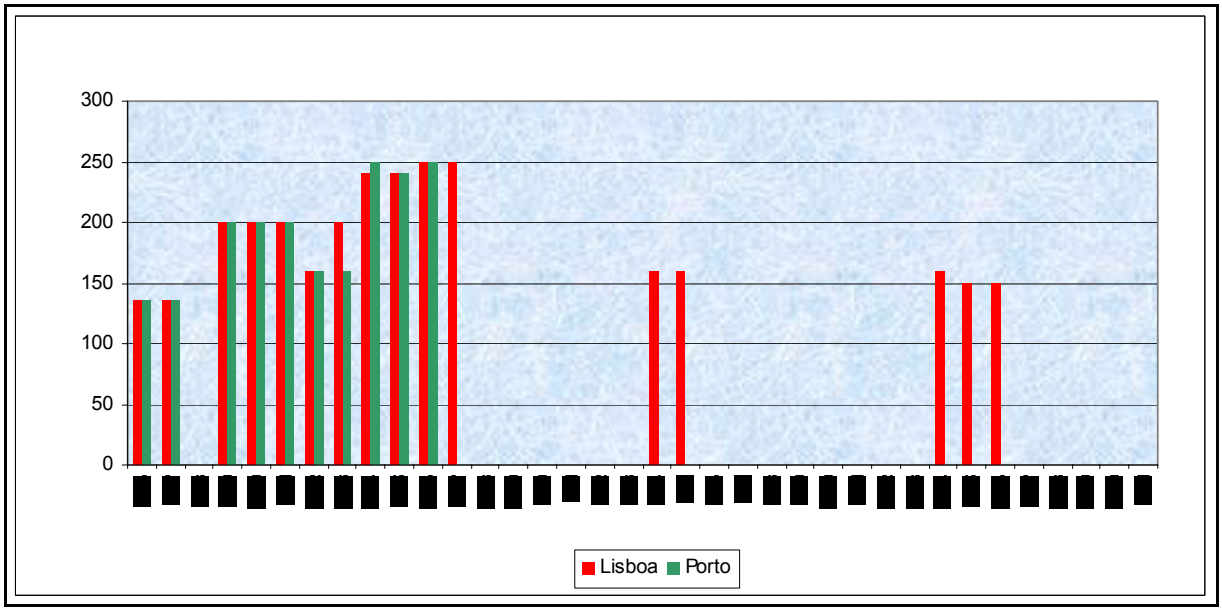
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 67: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aniagens: quantidade e preço).

QUANTIDADE



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.3 O COMÉRCIO DAS BRETANHAS

As bretanhas eram peças de tecidos importadas por Portugal no exterior com a finalidade de abastecer o mercado colonial, principalmente o brasileiro.[1434] Também neste item, o porto de Lisboa era o principal comprador deste produto, importando, no final do período, a soma de 1.689.072 peças, enquanto o Porto importou somente a quantidade de 73.821 peças, conforme a tabela 74 e o gráfico 68.

Os anos de maior importação portuguesa deste produto, em termos de quantidade, foi 1799, com a soma de 289.543 peças. A tendência desta importação no período foi de declinação contínua, conforme nos mostra o gráfico. Os anos anteriores a 1808 foram os de maior expressividade neste comércio, em contrapartida, os anos seguintes quase são inexpressivos.

Os preços pagos por Portugal durante os anos anteriores a 1808 sofreram ligeira elevação, chegando, em 1818, a 3.070 réis a peça; declinou novamente em 1823, voltando à faixa de 1.200 e 1.600 réis a peça, com exceção de 1827, que subiu para 2.200 a peça. Os preços entre a importação efetuada pelo porto de Lisboa e pelo Porto, como podemos perceber no gráfico, tiveram poucas variações, tendo os preços no Porto sofrido menos flutuações. Quanto ao valor da importação total, somou o montante de 2.945.061.261 milhares de contos.

[1434] **BGC,** 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 74: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (bretanhas: quantidade e valor).

PEÇAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	200.627	1.329	266.696.220	9.999	2.614	26.140.030	210.626	292.836.250
1797	102.442	1.339	137.132.590	3.180	1.290	4.102.200	105.622	141.234.790
1798								
1799	289.542	1.430	414.159.300	8.016	1.400	11.222.400	297.558	425.381.700
1800	177.762	1.454	258.525.300	9.329	1.577	14.714.000	187.091	273.239.300
1801	135.881	1.427	193.915.900	7.996	1.400	11.194.400	143.877	205.110.300
1802	191.160	2.038	389.611.500	11.388	1.613	18.364.500	202.548	407.976.000
1803	63.200	2.111	133.404.001	6.177	1.400	8.647.800	69.377	142.051.801
1804	91.572	1.644	150.500.800	5.359	1.600	8.574.400	96.931	159.075.200
1805	111.078	1.628	180.856.500	3.339	2.900	9.683.100	114.417	190.539.600
1806	116.995	2.012	235.379.600	7.217	2.125	15.334.000	124.212	250.713.600
1807	107.323	2.013	215.996.000	1.254	2.000	2.508.000	108.577	218.504.000
1808	304	2.400	729.600				304	729.600
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	7.698	2.000	15.396.000				7.698	15.396.000
1815	9.187	1.800	16.536.600				9.187	16.536.600
1816	12.121	3.000	36.363.000	567			12.688	36.363.000

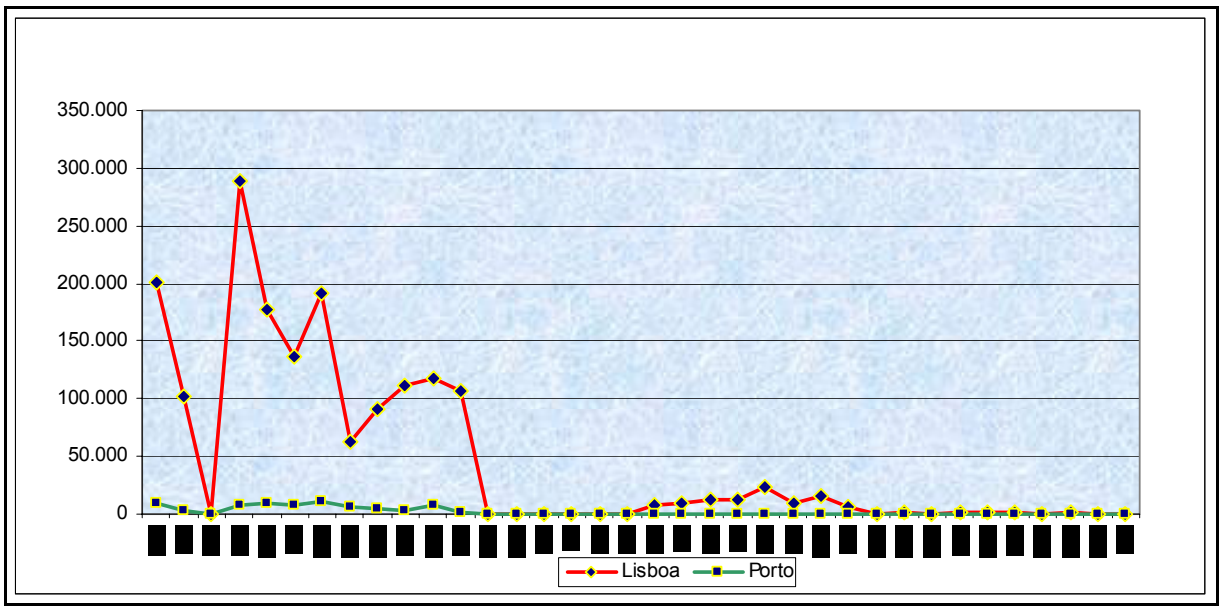
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	12.629	1.584	20.010.500				12.629	20.010.500
1818	23.135	3.070	71.024.450				23.135	71.024.450
1819	9.316	1.520	14.160.320				9.316	14.160.320
1820	14.985	2.560	38.361.600				14.985	38.361.600
1821	5.881	2.650	15.584.650				5.881	15.584.650
1822								
1823	1.119	1.200	1.342.800				1.119	1.342.800
1824							0	0
1825	999	1.600	1.598.400				999	1.598.400
1826	1.204	1.600	1.926.400				1.204	1.926.400
1827	1.620	2.200	3.564.000				1.620	3.564.000
1828	417	1.500	625.400				417	625.400
1829	875	1.343	1.175.000				875	1.175.000
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**1.689.072**	**1.864**	**2.814.576.431**	**73.821**	**1.811**	**130.484.830**	**1.762.893**	**2.945.061.261**

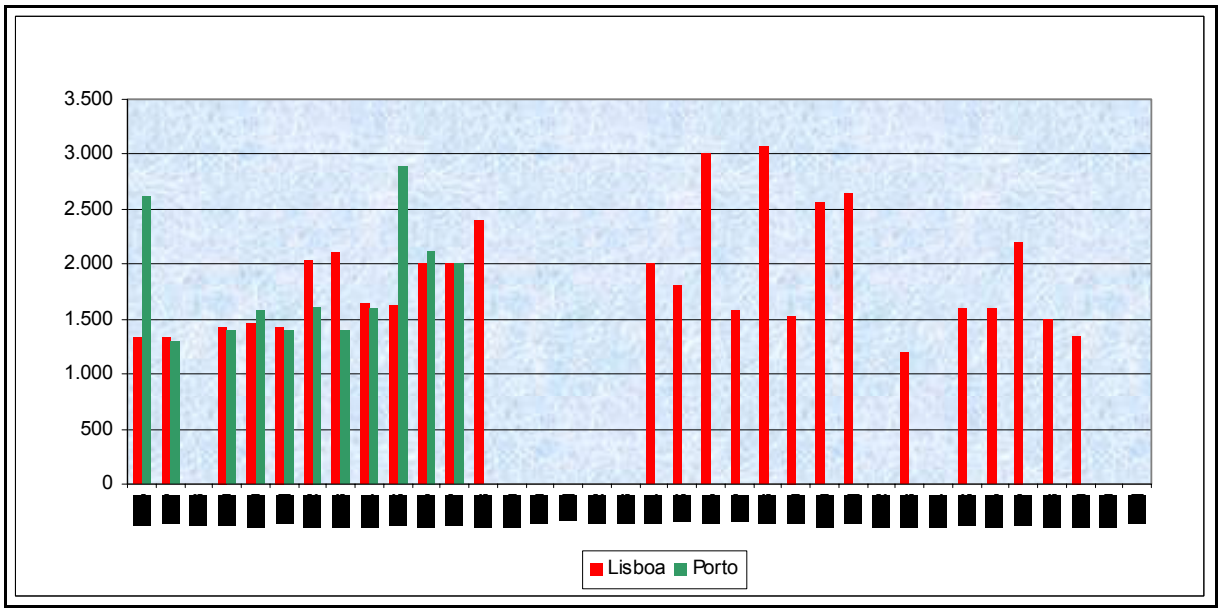
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 68: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (bretanhas: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.4 O COMÉRCIO DAS PEÇAS DE BRIM

O brim é um tecido forte de linho e algodão que Portugal importava para abastecer a colônia e também para o uso interno do país. A importação total no período somou a quantidade de 497.142 peças no valor de 156.353.660 mil réis, ocupando a décima segunda posição, como já vimos no comércio de importação portuguesa em Hamburgo. Conforme acontece normalmente com os demais produtos, este também apresentou maior quantidade de importação nos anos que antecedem a abertura dos portos do Brasil. O gráfico 69 nos mostra com clareza que Lisboa era o porto que mantinha a exclusividade na importação deste produto, importando a quantidade de 485.967 peças do montante de 497.142, e que o Porto importou somente 11.175 peças.

De 1814 a 1821, a importação sofreu forte queda, mas, em 1823 e anos seguintes, a queda foi vertiginosa, tanto que o montante importado tornou-se insignificante em relação aos demais anos. Isso porque a reexportação desse produto para o Brasil já não mais acontecia como antes, devido à perda da colônia e o comércio direto com as Nações. Os preços apresentaram certa estabilidade, com tendência de uma ligeira elevação. Os preços no Porto, nos poucos anos que efetuou importações desse produto, apresentaram-se de igual valor ou mais alto, conforme se verifica no gráfico. O ano de maior importação se deu em 1799, com a soma de 115.270 peças. Em termos de valor, deu-se em 1806, somando 40.039.460 mil réis; isto aconteceu porque o preço por peças neste ano de 1806 era 380 réis, enquanto em 1799, que apresentava maior quantidade de importação, ao preço de 300 réis a peça. No período, a importação deste produto somou a quantidade de 497.142 peças e este montante significou a cifra de 156.353.660 mil réis.

Tabela 75: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (brim: quantidade e valor).

PEÇAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	3.342	254	8.603.040	2.689	210	564.740	6.031	9.167.780
1797	6.864	300		3.594	300	1.078.200	10.458	1.078.200
1798								
1799	115.270	300	34.581.000				115.270	34.581.000
1800	42.749	300	12.824.700	3.205	500	1.602.500	45.954	14.427.200
1801	68.760	300	20.628.000				68.760	20.628.000
1802	50.646	200	10.129.200				50.646	10.129.200
1803	23.066	250	5.766.500				23.066	5.766.500
1804	18.300	320	5.856.000				18.300	5.856.000
1805	19.410	261	5.059.200				19.410	5.059.200
1806	105.367	380	40.039.460				105.367	40.039.460
1807	11.951	223	2.666.680	605	500	302.500	12.556	2.969.180
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	187	380	71.060				187	71.060
1815	2.119	380	805.220				2.119	805.220
1816	3.848	380	1.462.240				3.848	1.462.240

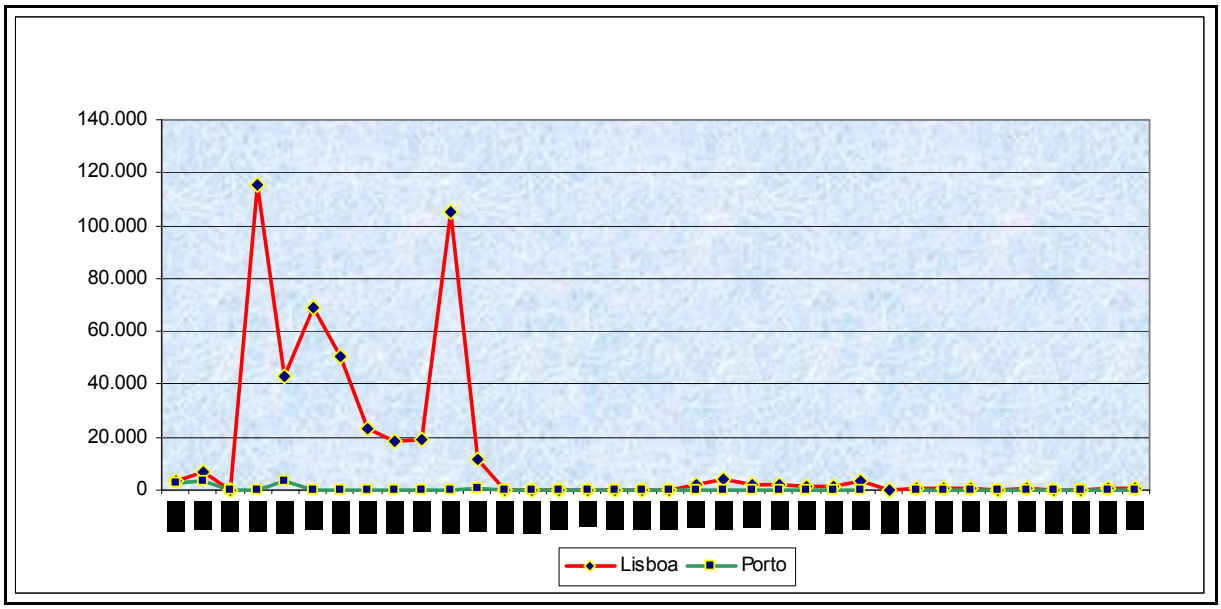
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817	1.893	250	473.250				1.893	473.250
1818	1.740	250	435.000				1.740	435.000
1819	1.400	250	350.000				1.400	350.000
1820	1.644	300	493.200	330	300	99.000	1.974	592.200
1821	3.118	300	935.400				3.118	935.400
1822	2						2	
1823	428	300	128.400				428	128.400
1824	979	300	293.700	257	300	77.100	1.236	370.800
1825	969	300	290.700				969	290.700
1826	259	300	77.700				259	77.700
1827	392	300	117.600	284	300	85.200	676	202.800
1828				163	390	63.570	163	63.570
1829								
1830	662	300	198.600	48	300	14.400	710	213.000
1831	602	300	180.600				602	180.600
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**485.967**	**298**	**152.466.450**	**11.175**	**344**	**3.887.210**	**497.142**	**156.353.660**

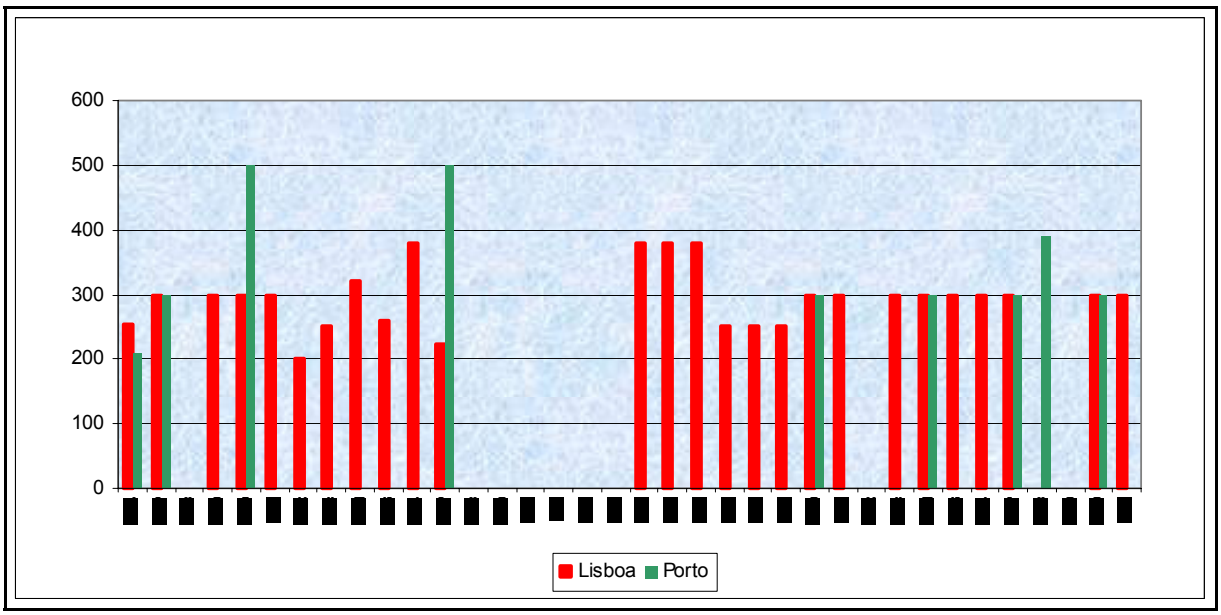
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 69: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (brim: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.5 O COMÉRCIO DE PEÇAS DE CRÉS

As peças de crés também são um tecido do grupo dos linifícios, importadas por Portugal para reexportar para a colônia e também para abastecer o mercado interno. É o terceiro produto no *ranking*, em termos de valor. A quantidade importada por Portugal de Hamburgo, no período, soma o montante de 1.268.225 peças, que, transformada em valores, chegou-se à cifra de 2.751.735.825 milhares de contos.

Em 1796, a importação foi de 126.643 peças; em 1797, sofreu diminuição, somando apenas 95.048 peças. De 1799 a 1802, a importação aumentou consideravelmente, com leve flutuação, sofrendo declínio em 1804 e 1805, não chegando a atingir 100 mil peças; em 1803, não apresentou importação. Em 1806, retornou ao comércio superior a 100 mil peças. Como percebemos, pela tabela 76 e pelo gráfico 70, os anos de maior importação ocorreram de 1796 a 1807. Nos anos seguintes (1814 a 1831), a queda foi vertiginosa, tornando esse comércio quase que insignificante em relação ao montante geral.

Os preços deste produto no início do período, apresentaram significativo aumento de forma contínua e gradativa, chegando a atingir 3.000 réis a peça, em 1805-1806; em 1807, declinou para o preço de 2.140 réis a peça, mas, em 1816, deu um salto de qualidade, passando para 3.600 réis a peça, mantendo pouca diferença para menos, em 1817. De 1824 a 1826, retornaram ao preço significativamente alto de 5.400 réis a peça.

De 1827 até o final do período, se calcularmos a média geral do período, encontramos o preço de 2.545 réis a peça. A quantidade importada por Lisboa assumiu quase que a totalidade, com a quantidade de 1.237.594 peças, enquanto que o Porto importou apenas 30.631 peças. Quanto a comparação dos preços de importações pagos por Lisboa e pelo Porto, os preços pagos por Lisboa geralmente ultrapassaram os preços pagos pelo Porto, com exceção de 1815, que Lisboa importou a preço bem mais barato, pagando por peça 1.969 réis; por sua vez, o Porto pagou por peça 5.789 réis. De 1816 até o final do período, o Porto não importou este produto.

Tabela 76: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (crés: quantidade e valor).

PEÇAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	126.533	1.000	126.533.000	110	1.000	110.000	126.643	126.643.000
1797	92.041	1.000	92.041.000	3.007	1.000	3.007.000	95.048	95.048.000
1798								
1799	196.400	2.306	452.847.000	20.591	1.000	20.591.000	216.991	473.438.000
1800	123.686	2.620	324.013.500	1.329	1.000	1.329.000	125.015	325.342.500
1801	118.437	2.484	294.231.000				118.437	294.231.000
1802	112.221	2.704	303.434.700	1.500	2.000	3.000.000	113.721	306.434.700
1803								
1804	83.604	1.893	158.228.200				83.604	158.228.200
1805	95.701	3.000	287.103.000	2.559	1.600	4.094.400	98.260	291.197.400
1806	105.128	3.000	224.407.100				105.128	224.407.100
1807	82.631	2.140	176.857.100				82.631	176.857.100
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	9.363	1.355	12.691.500				9.363	12.691.500
1815	12.480	1.969	24.576.800	1.535	5.789	8.885.500	14.015	33.462.300
1816	17.166	3.600	61.797.600				17.166	61.797.600

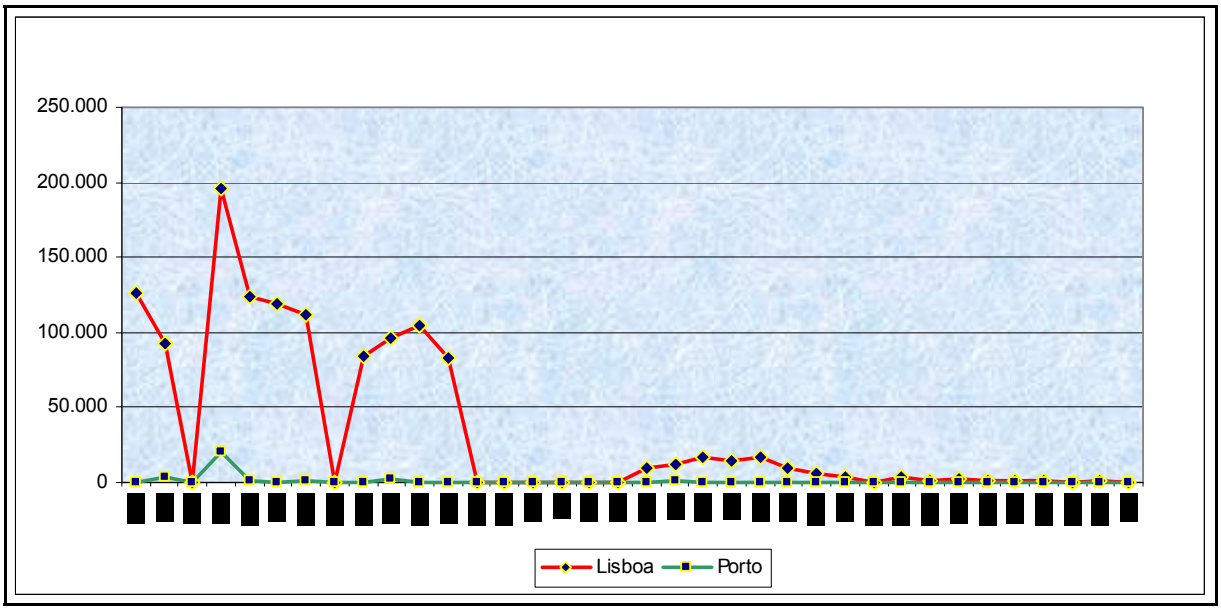
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817	14.890	4.800	71.472.000				14.890	71.472.000
1818	17.420	2.304	40.141.400				17.420	40.141.400
1819	9.340	1.316	12.287.900				9.340	12.287.900
1820	5.621	1.512	8.501.300				5.621	8.501.300
1821	3.829	1.190	4.554.700				3.829	4.554.700
1822								
1823	3.166	1.300	4.115.800				3.166	4.115.800
1824	998	5.400	5.389.200				998	5.389.200
1825	2.266	5.400	12.236.400				2.266	12.236.400
1826	1.497	2.925	4.378.725				1.497	4.378.725
1827	984	2.797	2.752.000				984	2.752.000
1828	1.175	2.619	3.077.000				1.175	3.077.000
1829								
1830	1.017	3.000	3.051.000				1.017	3.051.000
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**1.237.594**	**2545**	**2.710.718.925**	**30.631**	**1913**	**41.016.900**	**1.268.225**	**2.751.735.825**

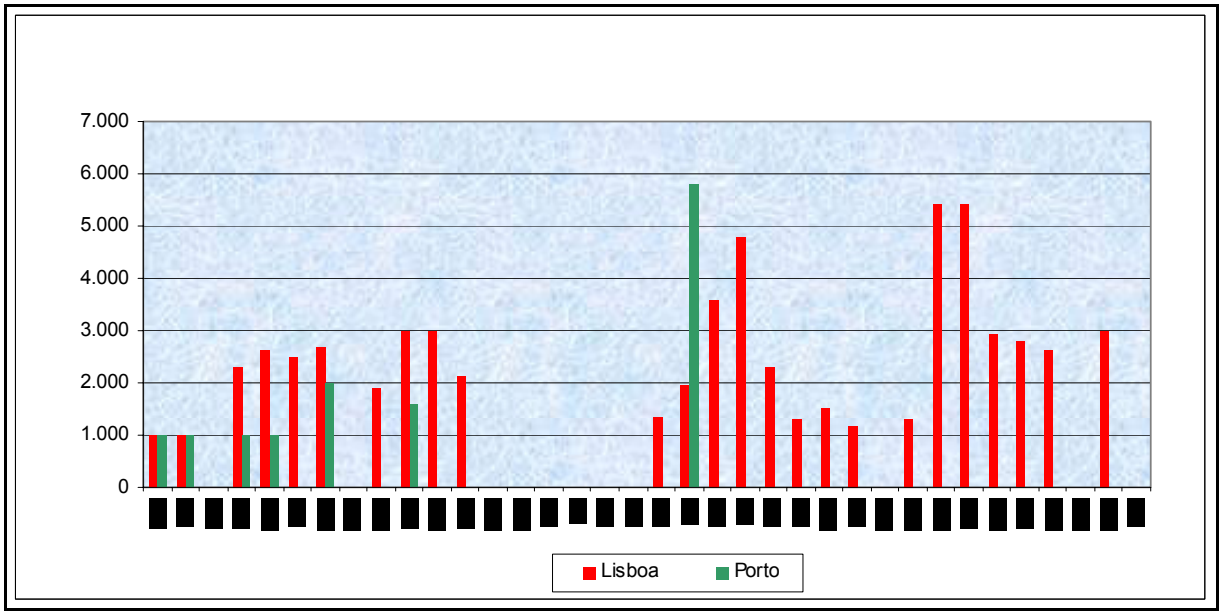
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 70: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (crés: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.6 O COMÉRCIO DE LINHO

O linho era importado por Portugal em grandes quantidades para abastecer as fábricas do Reino e exportar para as colônias:

> O produto de grão que anualmente nos debita a esta e a outras Nações de somas consideráveis maior todo a contemplação assim de se argumentar a agricultura e seríamos abastecidos não só de toda espécie de grão, porém, de linhos, e contamos para as nossas fábricas da Beira e Minho, bem como a criação do gado em Portugal, que dá matéria-prima dos tecidos de lã; a plantação das amoreiras; a criação dos bichos da seda para se proverem as fábricas que há anos tanto floresceram.[1435]

A tabela 77 e o gráfico 71 mostram uma importação declinante, que atravessou todo o período, com exceção dos anos de 1799, e apresentou a quantidade de 4.253 quintais; em 1802, 3.125 quintais, e, em 1816, 3.818 quintais. A quantidade total de importação deste produto no período foi de 31.123 quintais, sendo, deste montante, 13.754 quintais importados por Lisboa e 17.369 quintais importados pelo Porto. É importante notarmos que, em relação a esse produto, o Porto assume a maior parte; mas Lisboa liderava, na importação, a maioria dos produtos. O ano de maior importação do linho se deu no ano de 1799, com a quantidade de 4.253 quintais; em termos de importância, este ano estava em primeiro lugar, com a cifra de 41.638.840 mil réis. Em 1807, quase que atingiu-se o mesmo montante, com 40.815.000 mil réis. A soma, em termos de valores no período, chegou a 346.141.900 mil réis.

Os preços do produto flutuaram significativamente, passando de 11.686 réis, em 1797, situação que se manteve instável, com ligeiras diferenças até o ano de 1802. Já em 1804, subiu para 11.795 réis o quintal; em 1805, chegou a custar 15.000 réis o quintal, situação que se manteve até 1807. De 1808 a 1815, Portugal não importou linho de Hamburgo, mas reiniciou a importação novamente em 1816, com a quantidade de 3.818 quintais ao preço de

---

[1435] **BGC**, 1805. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

10.026. De 1817 a 1821, somente o Porto efetuou importações de linho em Hamburgo, chegando a pagar preços superiores aos anos anteriores; em 1819, por exemplo pagou 20.000 réis o quintal; em 1822 e 1823, não se importou este produto. De 1824 a 1831, os preços declinaram consideravelmente, como podemos confirmar no gráfico.

Tabela 77: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (linho: quantidade e valor).

QUINTAIS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	1.112	11.686	12.994.917	943	9.971	9.402.418	2.055	22.397.335
1797	1.713	9.980	17.095.845	1.968	9.756	19.198.993	3.681	36.294.838
1798								
1799	3.904	9.824	38.353.980	349	9.412	3.284.860	4.253	41.638.840
1800	177	9.200	1.628.400	1.675	9.430	15.795.250	1.852	17.423.650
1801	1.268	9.300	11.792.400	359	9.918	3.560.475	1.627	15.352.875
1802				3.125	9.465	29.578.912	3.125	29.578.912
1803								
1804	291	11.795	3.432.250	455	10.682	4.860.500	746	8.292.750
1805	1.842	15.000	27.630.000				1.842	27.630.000
1806				80	15.000	1.200.000	80	1.200.000
1807				2.721	15.000	40.815.000	2.721	40.815.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816	1.053	10.026	10.557.500	2.765	10.000	27.650.000	3.818	38.207.500

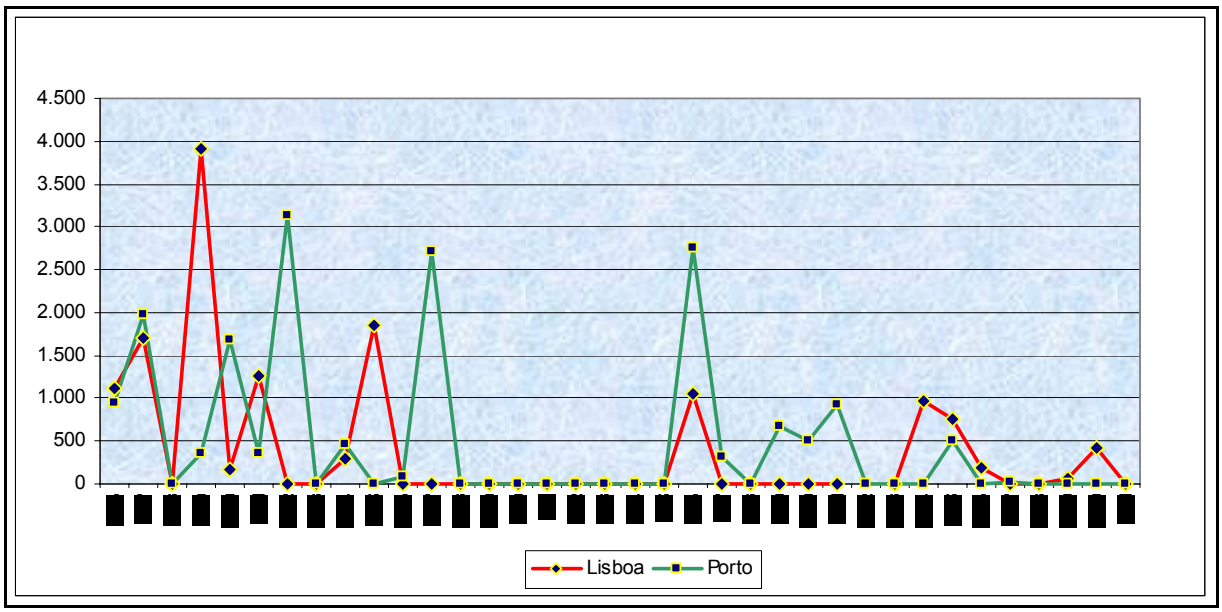
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817				318	9.333	2.968.000	318	2.968.000
1818								
1819				663	20.000	13.260.000	663	13.260.000
1820				508	16.000	8.128.000	508	8.128.000
1821				922	16.000	14.752.000	922	14.752.000
1822								
1823								
1824	975	13.000	12.675.000				975	12.675.000
1825	766	8.000	6.128.000	499	8.026	4.005.200	1.265	10.133.200
1826	188	8.074	1.518.000				188	1.518.000
1827				19	8.000	152.000	19	152.000
1828								
1829	53	8.000	424.000				53	424.000
1830	412	8.010	3.300.000				412	3.300.000
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**13.754**	**10146**	**147.530.292**	**17.369**	**11625**	**198.611.608**	**31.123**	**346.141.900**

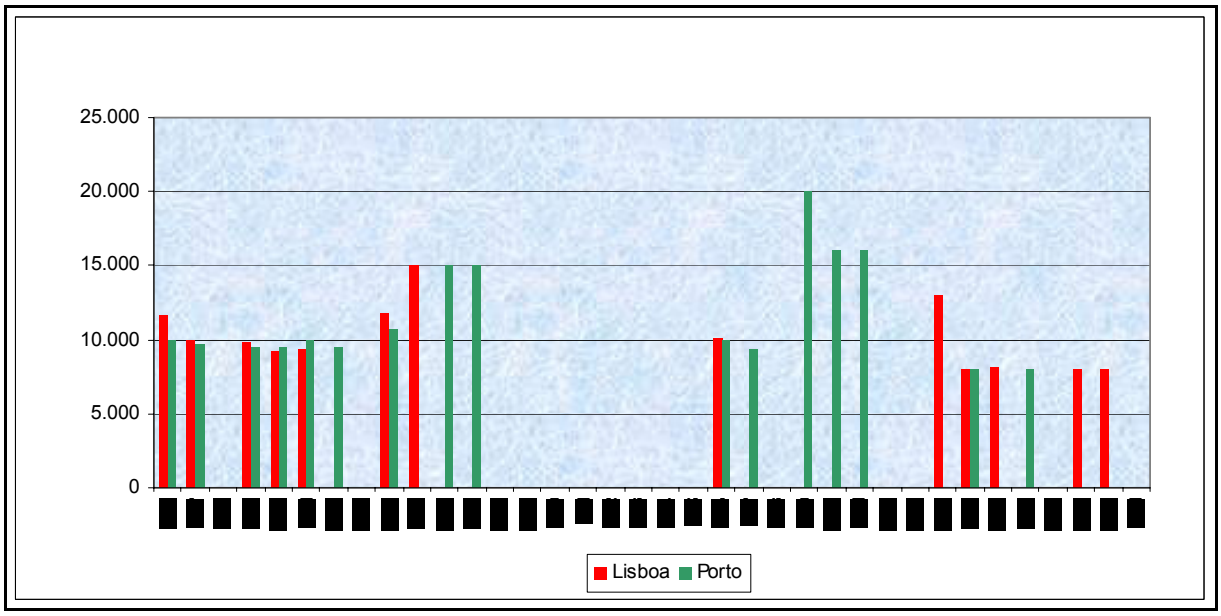
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 71: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (linho: quintais e preço).

QUINTAIS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.7 O COMÉRCIO DE FERRO

A importação do ferro apresentou flutuações incríveis, como exemplo, o ponto elevadíssimo, em 1801, com o montante de 6.227 quintais; em termos de valores, representou a cifra de 42.217.110 mil réis. Esta quantidade já havia quase sido atingida em 1799, com a soma de 6.018 quintais. De 1805 a 1807, a quantidade importada se reduziu quase que à insignificância; recuperou-se consideravelmente em 1814, com a quantidade de 545 quintais e, ainda mais, em 1815, chegando ao total de 3.368 quintais, mas sofrendo forte retração em 1816, atingindo somente 268 quintais. De 1817 a 1831, somente em 1827 efetuaram-se importações desse produto em Hamburgo. A participação dos portos de Lisboa e Porto na importação deste produto foi bastante próxima. Lisboa importou o total de 15.403 quintais, e o Porto 9.837 quintais.

Quanto aos preços, a flutuação foi mais concatenada e houve certa regularidade na alta dos preços, que subiram rapidamente em 1799, passando de 4.419 réis, em 1797, a 6.427 réis por quintal, em 1799, e ainda subiu mais em 1800, atingindo 7.045 réis o quintal. Sofreu retração leve em 1801, mas subiu extraordinariamente em 1805, para 10.585 réis o quintal. Já nos anos seguintes, sofreu recessão considerável como pode-se observar na tabela 78 e no gráfico 72. Nossa atenção centraliza-se na diferença de preço que ocorre entre as importações dos portos de Lisboa e do Porto. A média geral no período dos preços, no Porto, era superior aos preços de Lisboa, ou seja, a importação de ferro por quintal custou mais caro para o Porto do que para Lisboa. O Porto pagou, na média geral, 6.058 réis o quintal, já Lisboa pagou 5.881 réis o quintal. Nota-se que, em alguns anos, a diferença era marcante. Em 1805, Lisboa pagou o preço de 10.585 réis e o Porto 12.800 réis por quintal. Em 1800, aconteceu o contrário: Lisboa pagou o preço de 7.045 réis e o Porto 6.600 réis por quintal.

Tabela 78: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (ferro: quantidade e valor).

QUINTAIS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	1.512	5.056	7.644.145	68	6.309	429.000	1.580	8.073.145
1797	1.711	4.419	7.560.320				1.711	7.560.320
1798								
1799	4.822	6.427	30.990.600	1.196	7.251	8.672.000	6.018	39.662.600
1800	2.564	7.045	18.064.080	2.418	6.600	15.958.800	4.982	34.022.880
1801	3.189	6.947	22.153.560	3.038	6.604	20.063.550	6.227	42.217.110
1802								
1803								
1804								
1805	65	10.585	688.000	9	12.800	115.200	74	803.200
1806				37	900	33.300	37	33.300
1807	150	5.600	840.000				150	840.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	545	4.443	2.421.700				545	2.421.700
1815	565	4.250	2.401.250	2.803	4.250	11.912.750	3.368	14.314.000
1816				268	3.750	1.005.000	268	1.005.000

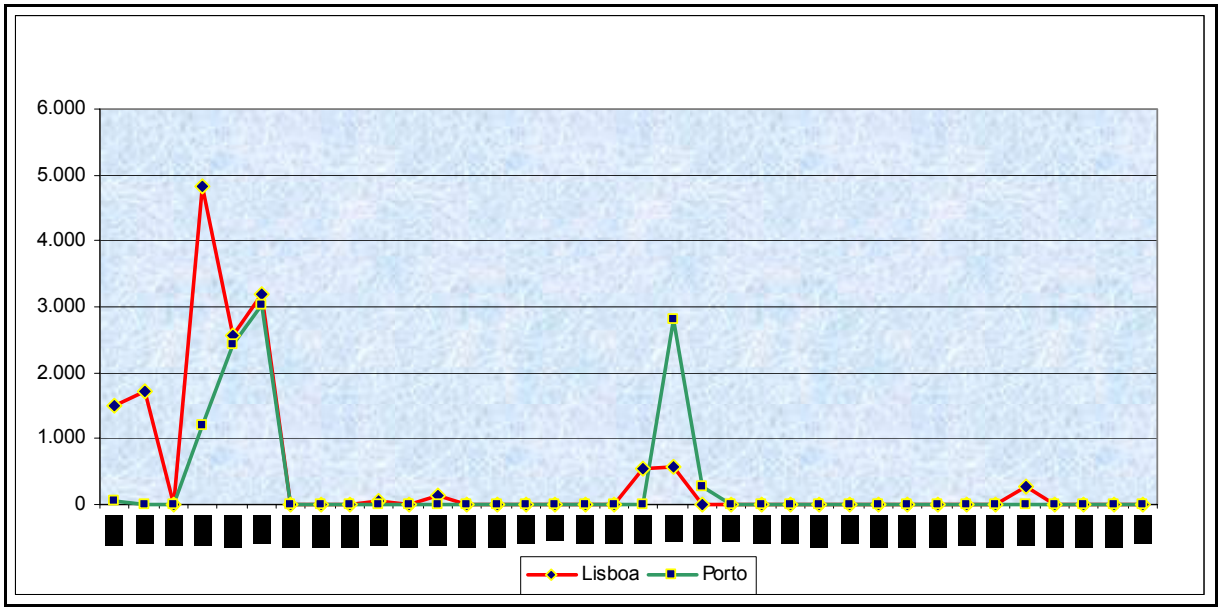
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817								
1818								
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827	280	4.036	1.130.000				280	1.130.000
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**15.403**	**5881**	**93.893.655**	**9.000**	**6058**	**58.189.600**	**25.240**	**152.049.955**

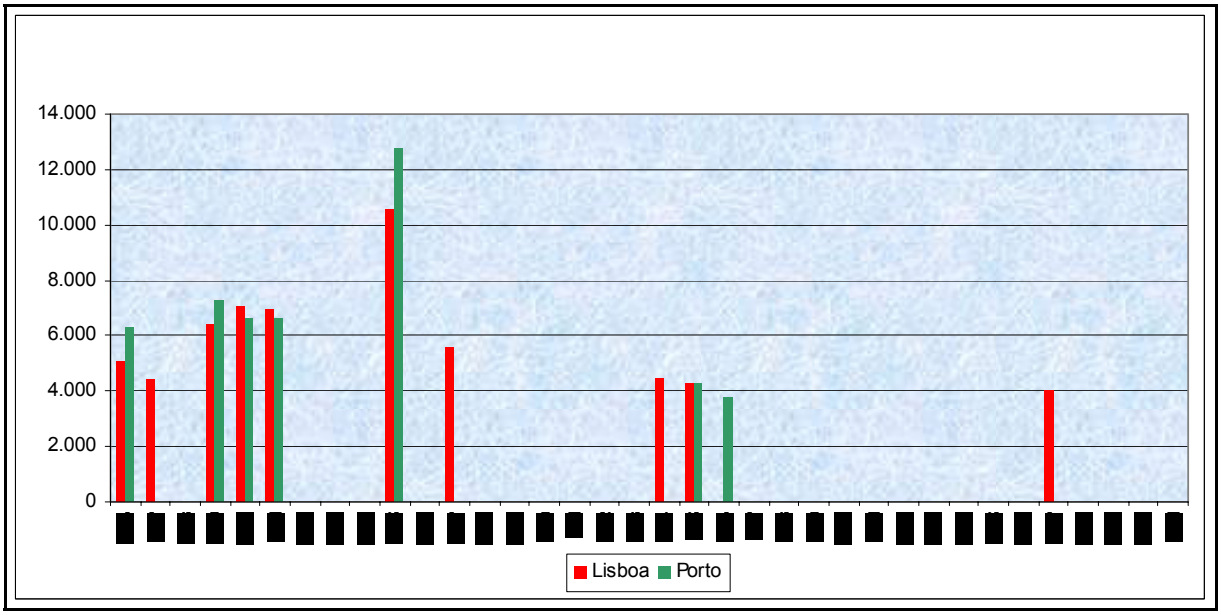
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 72: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (ferro: quintais e preço).

QUINTAIS



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.8 O COMÉRCIO DE COBRE EM FOLHA

Dentre as variedades de cobre importados por Portugal em Hamburgo, individualizamos o cobre em folha, que tinha consumo seguro, tanto no Reino como na colônia. O Porto era o principal importador deste produto, conforme podemos averiguar na tabela 79 e no gráfico 73. Lisboa importava quantidades bem menos significantes que o Porto, e seu comércio de importação ocorreu somente em 1796, 1799, 1800, 1801, 1803, 1905, 1805, 1807 e 1815. Até 1801, a quantidade importada ultrapassava 100 quintais; já nos anos seguintes, tornou-se quase irrisória. A importação efetuada pelo Porto atingiu quantidades bem mais consideráveis: até 1803, a quantidade ultrapassava os 500 quintais, atingindo, em 1803, o máximo da quantidade importada, 1.894 quintais; já em 1796, houve uma soma semelhante, de 1.036 quintais. De 1804 em diante, também o Porto diminuiu a importação, caindo para 481 quintais. Os anos seguintes ocorreu processo de retração. A soma total da quantidade importada no período foi de 9.129 quintais; em valores significou 352.290.390 mil réis.

Os preços sofreram flutuações tanto Lisboa como no Porto, apresentando elevação contínua de 1797 a 1803. Os anos de 1804 e 1805 foram marcados por um forte declínio que perdurou até o final do período.

Tabela 79: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cobre em folha: quantidade e valor).

QUINTAIS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR (RÉIS)	QUANTIDADE	VALOR (RÉIS)
1796	177	30.720	5.437.440	1.036	30.720	31.825.920	1.213	37.263.360
1797				520	30.720	15.974.400	520	15.974.400
1798								
1799	243	38.895	9.451.560	591	36.382	21.501.960	834	30.953.520
1800	449	39.768	17.856.000	513	38.704	19.855.260	962	37.711.260
1801	105	40.320	4.233.600	531	36.576	19.421.700	636	23.655.300
1802				535	50.000	26.750.000	535	26.750.000
1803	19	50.000	950.000	1.894	50.000	94.700.000	1.913	95.650.000
1804	40	40.000	1.600.000	481	32.939	15.843.750	521	17.443.750
1805	56			355	30.000	10.650.000	411	10.650.000
1806	0			456	41.000	18.696.000	456	18.696.000
1807	96	40.000	3.840.000	204	40.000	8.160.000	300	12.000.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815	10	32.000	320.000	96	32.000	3.072.000	106	3.392.000
1816								

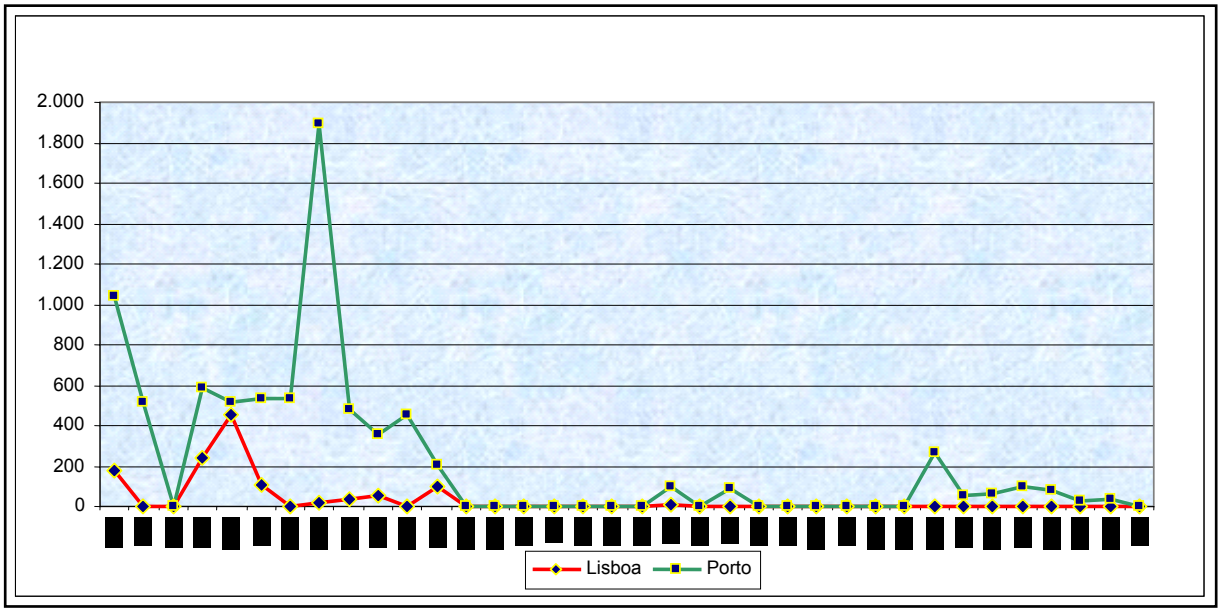
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR (RÉIS)**	**QUANTIDADE**	**VALOR (RÉIS)**
1817				92	37.391	3.440.000	92	3.440.000
1818				2			2	
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824				265	15.845	4.198.800	265	4.198.800
1825				57	40.000	2.280.000	57	2.280.000
1826				59	40.000	2.360.000	59	2.360.000
1827				101	41.556	4.197.200	101	4.197.200
1828				78	38.400	2.995.200	78	2.995.200
1829				30	38.720	1.161.600	30	1.161.600
1830				38	39.947	1.518.000	38	1.518.000
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**1.195**	**38963**	**43.688.600**	**7.934**	**37045**	**308.601.790**	**9.129**	**352.290.390**

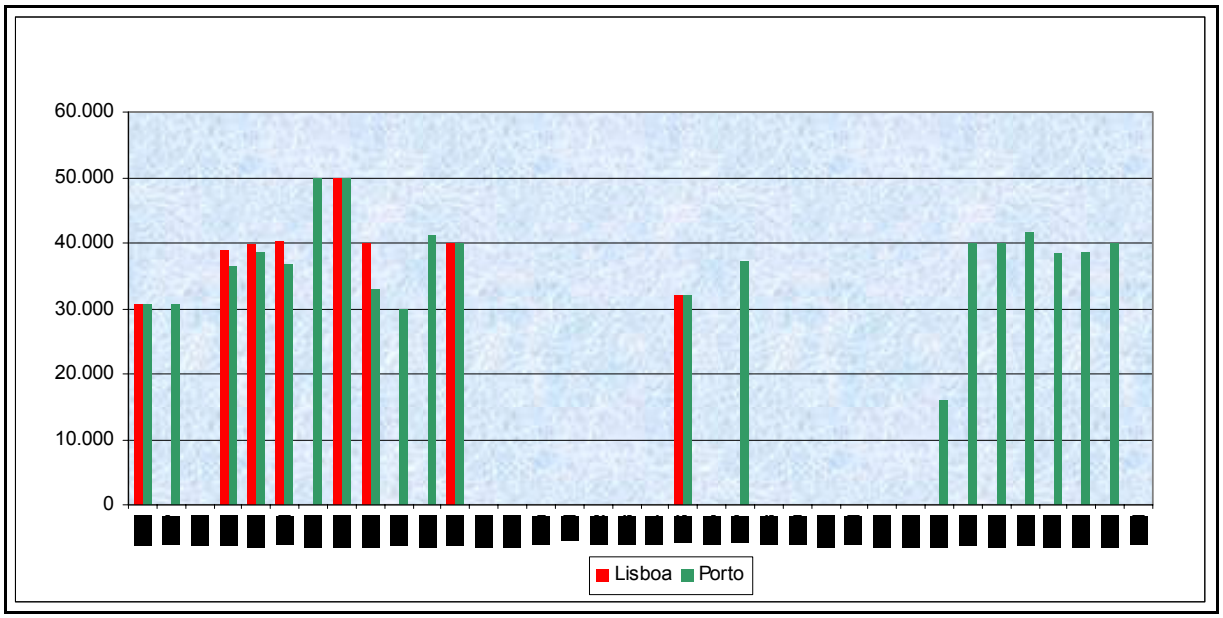
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 73: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cobre em folha: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.9 O COMÉRCIO DE AÇO

O aço era um produto que os portugueses importavam principalmente da Suécia, mas aparece aqui em pequenas quantidades. Foram alguns modestos quintais, conforme nos indicam a tabela 80 e o gráfico 74, que, no final do período, somaram 4.200 quintais no total. Os anos de maior importação se deram em 1799, com 154 quintais; 1800, com 152 quintais; 1801 e 1803, com uma soma um pouco mais elevada de 459 e 302 quintais, respectivamente.

Em 1805, Portugal importou a quantidade de 210 quintais; em 1806, somente o Porto efetuou essa importação. De 1807 a 1813, não houve importação; em 1814, houve a importação de 106 quintais; em 1815, somente quatro quintais, no valor de 9.900 réis o quintal; em 1817, só 813 quintais; a quantidade máxima importada se deu em 1819, com 1.120 quintais, declinando para 523 quintais, em 1820. Nos anos seguintes, somente em 1825 e 1826 efetuaram-se importações.

Quanto aos preços do aço, mantiveram-se estáveis praticamente de 1796 até 1805, em torno de 8.000 réis o quintal. Desse ano em diante, os preços disparam, atingindo 10.480 réis, em 1814, declinando novamente nos seguintes consideravelmente, chegando a 5.800, em 1826. Os preço entre Lisboa e Porto apresentaram um quadro bastante equilibrado, com pouca flutuação. Não há qualquer conexão entre os preços e as quantidades, o que se explica por ser um produto raro e ao qual Portugal não tinha acesso, em termos de produção.

Tabela 80: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aço: quantidade e valor).

QUINTAIS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR QUINTAL	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796				17	8.750	148.750	17	148.750
1797	40	8.750	350.000				40	350.000
1798								
1799	118	8.000	944.000	36	8.000	288.000	154	1.232.000
1800	87	8.000	696.000	65	8.000	520.000	152	1.216.000
1801	164	8.000	1.312.000	295	8.000	2.360.000	459	3.672.000
1802								
1803	34	8.000	272.000	268	8.000	2.144.000	302	2.416.000
1804								
1805	82	8.000	656.000	128	8.000	1.024.000	210	1.680.000
1806				37	9.000	333.000	37	333.000
1807								
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	106	10.480	1.110.880				106	1.110.880
1815				4	9.900	39.600	4	39.600
1816								

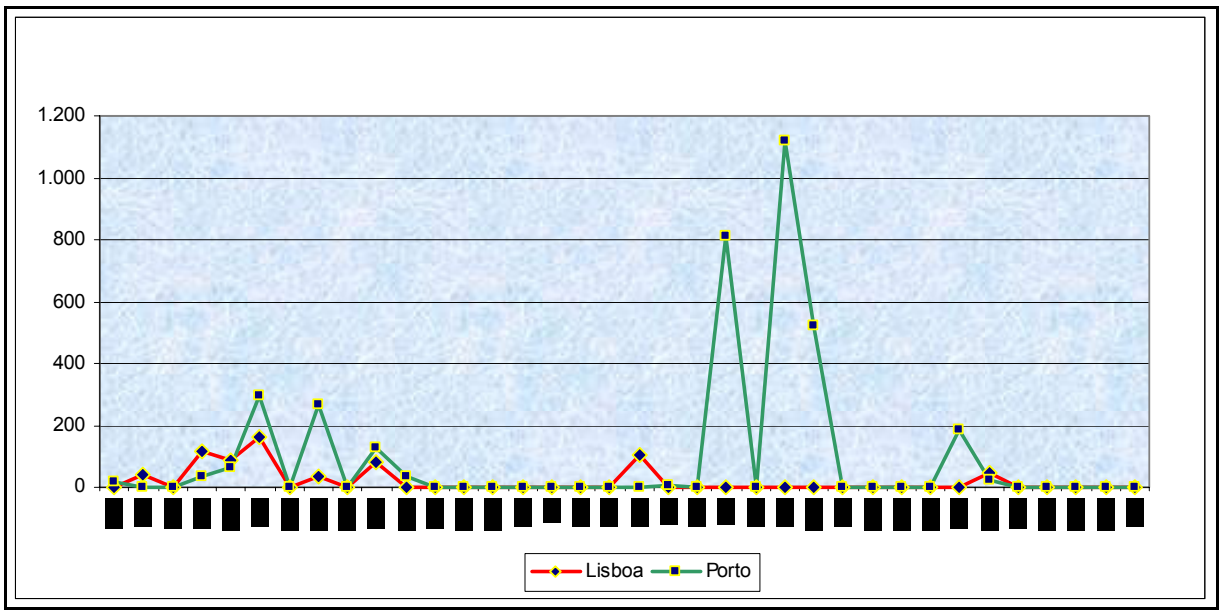
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR QUINTAL**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817				813	9.600	7.804.800	813	7.804.800
1818								
1819				1.120	7.806	8.742.590	1.120	8.742.590
1820				523	8.775		523	
1821								
1822								
1823								
1824								
1825				188	5.800	1.090.400	188	1.090.400
1826	49	5.800	284.200	26	5.800	150.800	75	435.000
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**680**	**8129**	**5.625.080**	**3.520**	**8110**	**24.645.940**	**4.200**	**30.271.020**

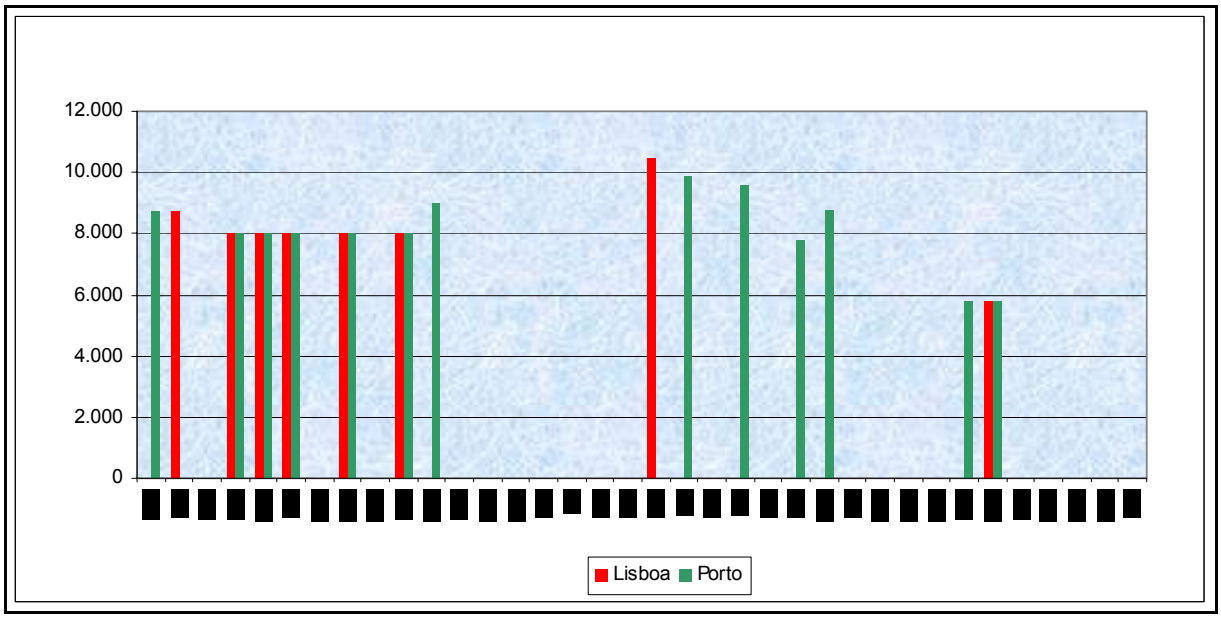
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 74: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (aço: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.10 O COMÉRCIO DE PANOS DE LINHO

Conforme nos informa o cônsul português em Hamburgo e a própria Balança Geral do Comércio, Portugal importava daquele país os panos de linho para abastecer o Reino, mas de modo especial as colônias. Este tecido era muito procurado em Hamburgo não só pelos portugueses, mas também pelas outras Nações. Hamburgo funcionava com placa giratória do comércio deste produto, que recebia-o do interior da Alemanha e dos Países Nórdicos.

As quantidades importadas apresentaram significativa flutuações, especialmente até o ano de 1817, em que segue a marcha com mais estabilidade até 1821. O ponto máximo deste comércio em relação à quantidade se deu em 1803, com o total de 540.533 varas. Em termos de valores, o ano de maior importância foi 1800, somando a cifra de 134.956.080 mil réis. Os preços dos panos de linho apresentaram poucas flutuações, com elevações de 1799 a 1801 e retrações em 1803 a 1804, voltando a apresentar ascendência que permaneceu até 1807, quando, em 1814, retraiu-se consideravelmente; de 1815 a 1821, elevou-se novamente a soma de importação, retraindo-se, em 1823, para apenas 14.012 varas. Os preços das importações efetuadas pelos portos de Lisboa e do Porto são os mesmos, apesar de o Porto ter efetuado o mínimo de imposições deste produto, somente em 1796, 1797, 1800 e 1815, e com quantidades mínimas em relação a Lisboa, atingindo, durante todo o período, 34.514 varas, enquanto Lisboa importou 3.802.941 varas. Este fato nos prova que a maior parte das importações deste produto era destinada à reexportação para as colônias, confirmando as cartas consulares esta explicação, como também o motivo da diminuição da importação a partir da abertura dos portos e, especialmente, o fim deste comércio depois da independência do Brasil, quando Hamburgo passa a praticar o comércio direto com o Brasil de forma mais incisiva.

Tabela 81: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (panos de linho: quantidade e valor).

VARAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR VARAS	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR VARAS	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796	185.134	210	38.878.140	818	210	171.780	185.952	39.049.920
1797	152.360	220	33.519.200	572	220	125.840	152.932	33.645.040
1798								
1799	106.538	360	38.353.980				106.538	38.353.980
1800	366.689	360	132.008.040	8.189	360	2.948.040	374.878	134.956.080
1801	148.865	360	53.591.400				148.865	53.591.400
1802								
1803	549.533	240	131.887.920				549.533	131.887.920
1804	242.549	240	58.211.760				242.549	58.211.760
1805	299.842	300	89.952.600				299.842	89.952.600
1806	273.590	300	82.077.000				273.590	82.077.000
1807	164.519	300	49.355.700				164.519	49.355.700
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	88.142	320	28.205.440				88.142	28.205.440
1815	235.275	400	94.110.000	24.935	400	9.974.000	260.210	104.084.000
1816	239.300	320	76.576.000				239.300	76.576.000

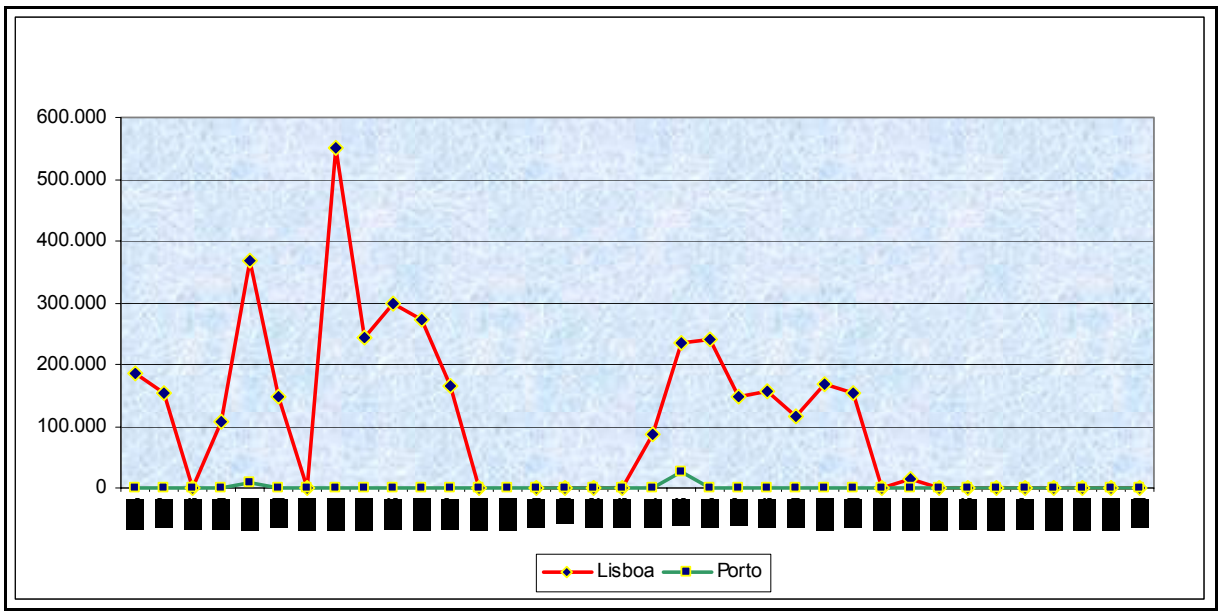
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR VARAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR VARAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	146.414	300	43.924.200				146.414	43.924.200
1818	155.173	300	46.551.900				155.173	46.551.900
1819	114.726	212	24.293.960				114.726	24.293.960
1820	167.501	257	43.047.757				167.501	43.047.757
1821	152.779	220	33.611.380				152.779	33.611.380
1822								
1823	14.012	240	3.362.880				14.012	3.362.880
1824								
1825								
1826								
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**3.802.941**	**287**	**1.101.519.257**	**34.514**	**298**	**13.219.660**	**3.837.455**	**1.114.738.917**

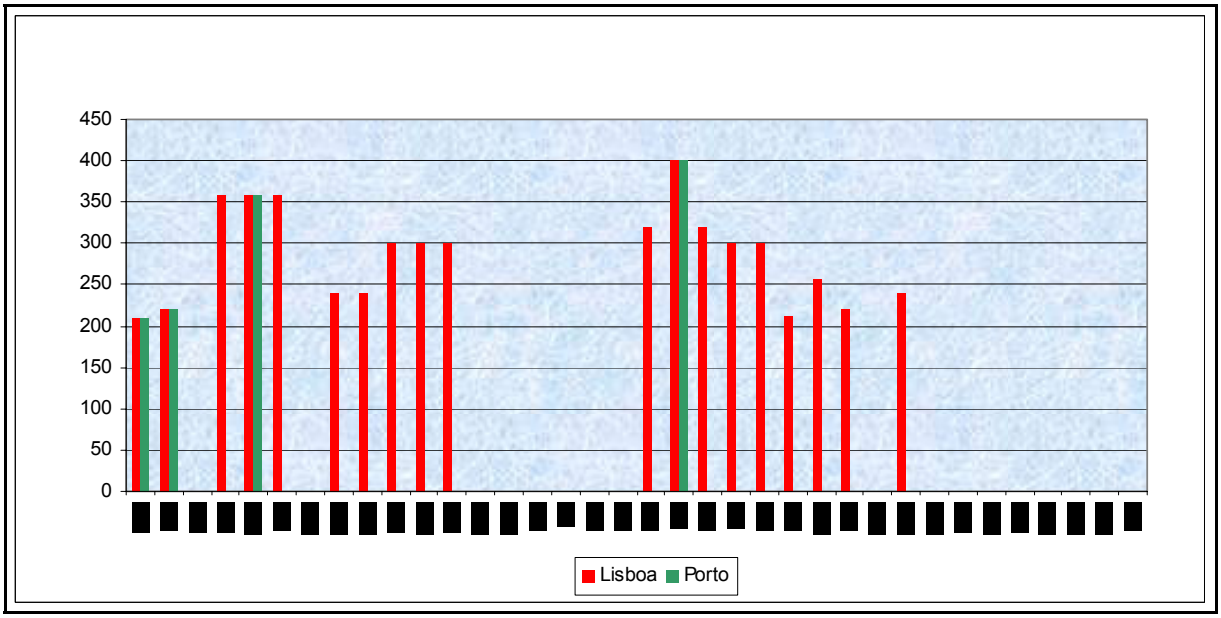
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 75: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (panos de linho: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.11 O COMÉRCIO DE CALHAMAÇOS

Os calhamaços pertencem à categoria dos linifícios; são peças de tecidos grossos que Portugal importava tanto para o consumo interno como para a reexportação para as colônias. As quantidades seguem a tendência declinante durante todo o período, chegando ao final com volume simbólico. Conforme se verifica na tabela 82 e no gráfico 76, o porto de Lisboa foi o que mais participou da importação desse produto, atingindo no final do período, a quantidade de 409.095 peças, enquanto o Porto efetuou a importação desse produto com apenas 59.673 peças. Os anos de maior expressividade foram de 1796 a 1800.

Quanto aos preços, verifica-se que houve flutuações consideráveis no período. A tendência foi marcada pela ascendência contínua dos preços, apresentando aumento assustador de 1801 e anos seguintes.

Tabela 82: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (calhamaços: quantidade e valor).

PEÇAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796	35.456	1.824	64.675.380	5.235	1.643	8.602.892	40.691	73.278.272
1797	20.026	2.168	43.416.368	6.429	2.168	13.938.072	26.455	57.354.440
1798								
1799	31.455	2.168	68.194.440	7.265	2.168	15.750.520	38.720	83.944.960
1800	20.398	3.168	64.620.864	4.153	3.168	13.156.704	24.551	77.777.568
1801	7.182	3.280	23.556.480				7.182	23.556.480
1802	17.323	3.149	54.555.530	7.049	3.149	22.197.301	24.372	76.752.831
1803								
1804	24.551	3.000	73.653.000				24.551	73.653.000
1805	9.651	2.253	21.747.000	6.371	2.253	14.353.863	16.022	36.100.863
1806	5.178	3.400	17.605.200	9.007	3.400	30.623.800	14.185	48.229.000
1807	4.027	3.400	13.691.800	4.433	3.400	15.072.200	8.460	28.764.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814	7.816	6.400	50.022.400	448	6.400	2.867.200	8.264	52.889.600
1815	14.172	5.346	75.757.400	997	4.000	3.988.000	15.169	79.745.400
1816	13.733	6.600	90.637.800				13.733	90.637.800

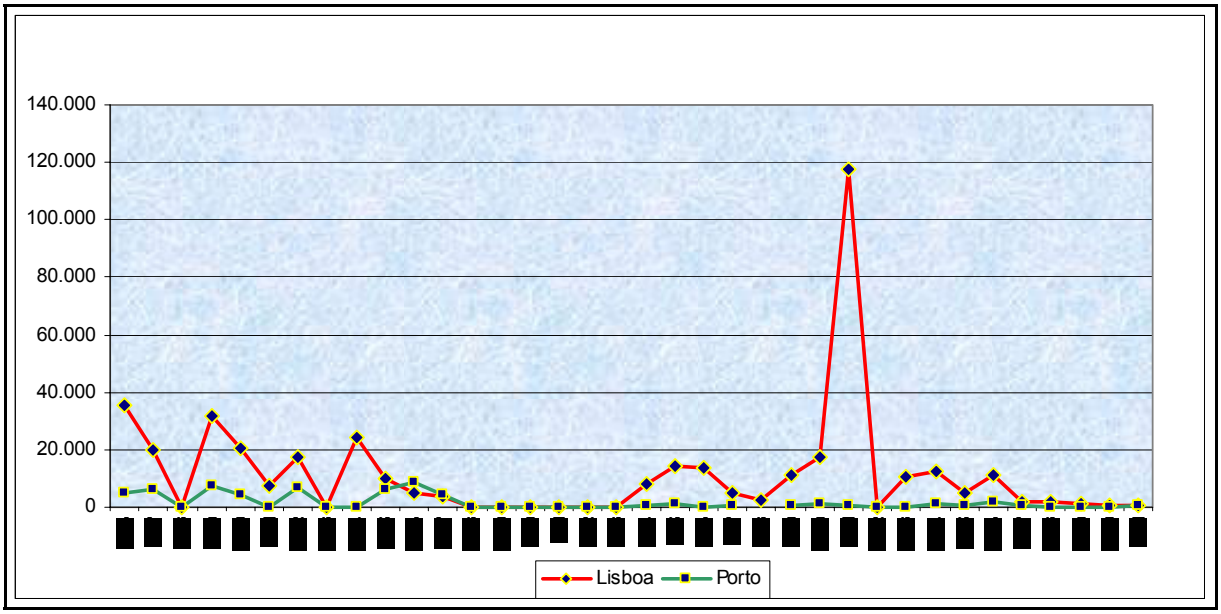
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	4.711	6.450	30.385.950	394	6.450	2.541.300	5.105	32.927.250
1818	2.434	5.690	13.849.460				2.434	13.849.460
1819	11.345	3.867	43.868.730	686	4.400	3.018.400	12.031	46.887.130
1820	17.373	3.519	61.130.140	1.281	4.039	5.174.480	18.654	66.304.620
1821	117.432	170	19.963.440	923	3.470	3.202.810	118.355	23.166.250
1822								
1823	10.440	3.247	33.893.725				10.440	33.893.725
1824	12.291	2.658	32.666.880	1.480	3.061	4.530.720	13.771	37.197.600
1825	5.201	3.425	17.813.200	905	3.450	3.122.660	6.106	20.935.860
1826	10.917	3.274	35.743.580	1.839	3.293	6.055.800	12.756	41.799.380
1827	2.073	2.652	5.497.200	419	3.016	1.263.600	2.492	6.760.800
1828	1.668	2.866	4.780.800				1.668	4.780.800
1829	992	2.753	2.731.200				992	2.731.200
1830	775	2.477	1.920.000				775	1.920.000
1831	475	2.653	1.260.000	359	3.988	1.431.820	834	2.691.820
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**409.095**	**3402**	**967.637.967**	**59.673**	**3522**	**170.892.142**	**468.768**	**1.138.530.109**

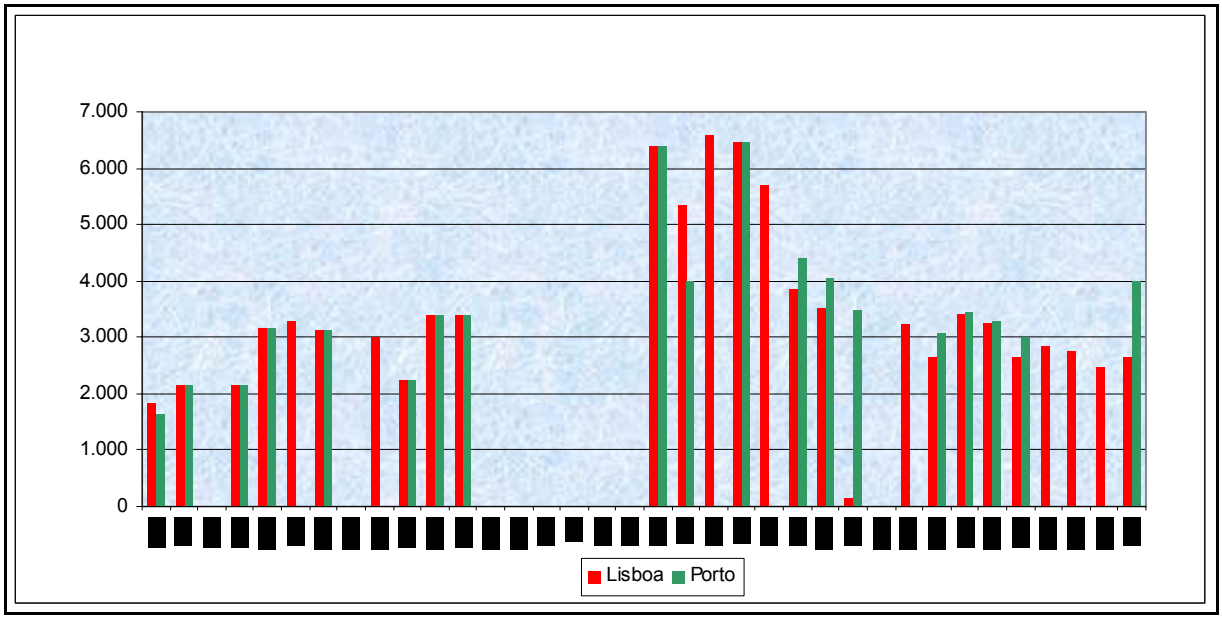
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 76: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (calhamaços: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.12 O COMÉRCIO DE CENTEIO

O centeio é um grão de que se faz a farinha de pão, alimento de segunda categoria, geralmente destinado à alimentação das populações de renda mais baixa.[1436] O volume global das importações somou a quantidade bem menos significativa do que o trigo; apresentou significadas flutuações durante todo o período, indicando a existência de ciclo sazonal, que, efetuando colheitas, tanto portuguesas como do Norte da Europa, ou seja, dos países que abasteciam Hamburgo, determinavam o aumento ou a retração das importações.

A quantidade importada no período somou 593.342 alqueires; deste montante, 368.039 foram importados pelo Porto e 224.303 foram importados por Lisboa. O ano de 1818 atingiu o ponto mais alto no comércio de importação desse produto, conforme pode notar na tabela 83 e no gráfico 77.

Considerando-se o período todo, os preços sofreram flutuações que variaram de 145 réis o alqueire, em 1829, e 810 réis o alqueire, em 1801; na maioria dos anos, seguiu marcha mais ou menos equilibrada. Os preços, tanto de Lisboa como do Porto, seguiram praticamente o mesmo valor, com variações de valores mais caros para a importação efetuada pelo Porto.

[1436] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O comércio entre Portugal e a Itália (1796-1811)**. São Paulo, USP, 1978. p. 154.

Tabela 83: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (centeio: quantidade e valor).

ALQUEIRES

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR ALQUEIRE	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR ALQUEIRE	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796				3.240	324	1.049.760	3.240	1.049.760
1797	43.322	400	17.328.800	23.152	400	9.260.800	66.474	26.589.600
1798								
1799	4.564	360	1.643.040	33.700	360	12.132.000	38.264	13.775.040
1800	4.806	480	2.306.880				4.806	2.306.880
1801	23.371	810	18.930.510	2.835	810	2.296.350	26.206	21.226.860
1802	10.985	360	3.954.600	33.400	360	12.024.000	44.385	15.978.600
1803				5.100	350	1.785.000	5.100	1.785.000
1804	1.664	432	718.848	62.120	432	26.835.840	63.784	27.554.688
1805								
1806								
1807	27.358	369	10.095.102				27.358	10.095.102
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814				11.888	395	4.695.760	11.888	4.695.760
1815	5.990	309	1.850.910	736	369	271.584	6.726	2.122.494
1816	13.648	342	4.667.616	20.283	342	6.936.786	33.931	11.604.402

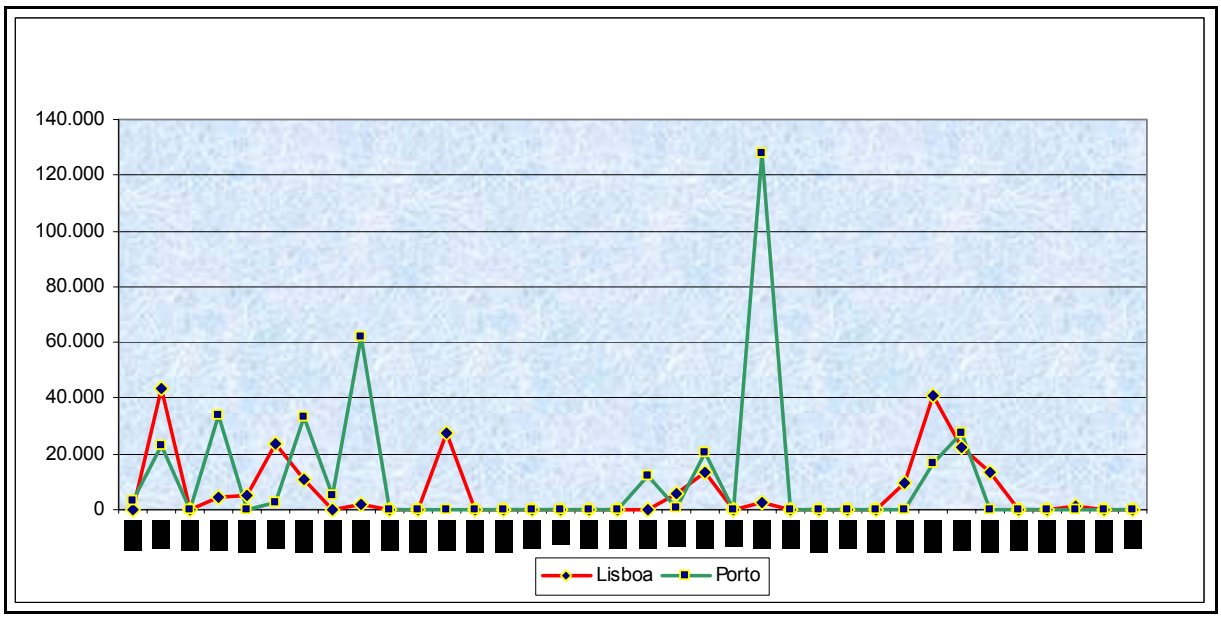
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR ALQUEIRE**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR ALQUEIRE**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817								
1818	2.296	567	1.301.832	127.580	500	63.790.000	129.876	65.091.832
1819								
1820								
1821								
1822								
1823	9.540	330	3.148.200				9.540	3.148.200
1824	40.854	315	12.869.010	16.550	315	5.213.250	57.404	18.082.260
1825	22.090	210	4.638.900	27.455	210	5.765.550	49.545	10.404.450
1826	13.431	166	2.229.546				13.431	2.229.546
1827								
1828								
1829	1.384	145	200.680				1.384	200.680
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**225.303**	**373**	**85.884.474**	**368.039**	**397**	**152.056.680**	**593.342**	**237.941.154**

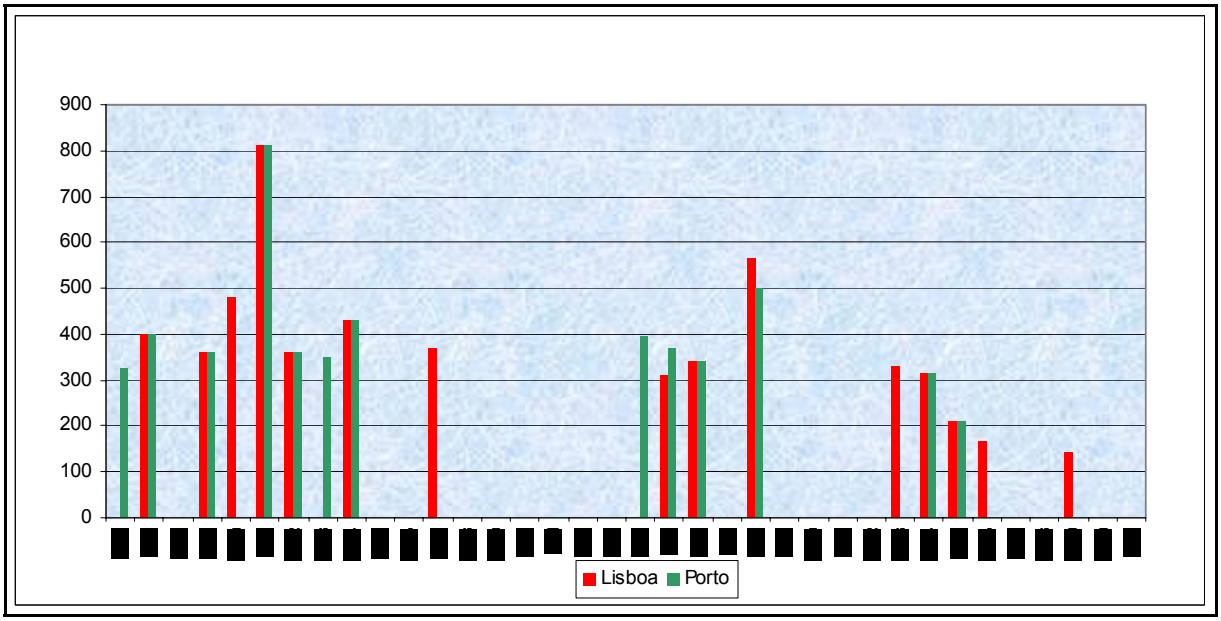
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 77: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (centeio: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.13 O COMÉRCIO DE VIDRO

Portugal importava um número considerável de vidros em Hamburgo. São poucos os anos que a balança de comércio trouxe a quantidade e o preço pago pelo produto; geralmente, mencionava-se o valor da importação, conforme nos mostram a tabela 84 e o gráfico 78. A importação no período somou a cifra de 500.042.526 mil réis.

As quantidades e os preços indicados em alguns anos nos mostram elevações de preços de forma considerável, passando de 4.609 para 18.675 réis a arroba, em 1800, sofrendo retração, em 1801, para 12.321 réis. Em 1825, sofreu nova retração, custando 8.138 réis a arroba; em 1826, a importação efetuada pelo Porto pagou 13.461 réis e, em Lisboa, 9.601 réis a arroba. Mas em 1828 sofreu queda vertiginosa, passando a 1.904 réis a arroba, em Lisboa, e, no Porto, 3.287 réis a arroba, assim continuando a se retrair até o final do período.

Segundo os valores apresentados pelas balanças, Lisboa importou, em quantidade, bem mais do que o Porto. Entretanto, temos que levar em conta as flutuações de preços entre Lisboa e Porto.

Tabela 84: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (vidro: quantidade e valor).

ARROBAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR ARROBA	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR ARROBA	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796	664	7.296	4.844.741				664	4.844.741
1797	1.039	2.475	2.571.820	614	4.609	2.829.815	1.653	5.401.635
1798								
1799	4.520	3.266	14.760.500			4.472.900	4.520	19.233.400
1800			14.596.000	420	18.675	7.843.700	420	22.439.700
1801			11.936.800	567	12.321	6.986.100	567	18.922.900
1802			7.215.720			7.841.760		15.057.480
1803			7.675.450			5.066.560		12.742.010
1804			10.214.800			8.817.600		19.032.400
1805			36.759.400			18.627.600		55.387.000
1806			13.014.800			11.251.000		24.265.800
1807			6.790.400			3.731.500		10.521.900
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814			14.260.840			1.571.300		15.832.140
1815			26.334.100			13.792.300		40.126.400
1816			19.817.860			320.120		20.137.980

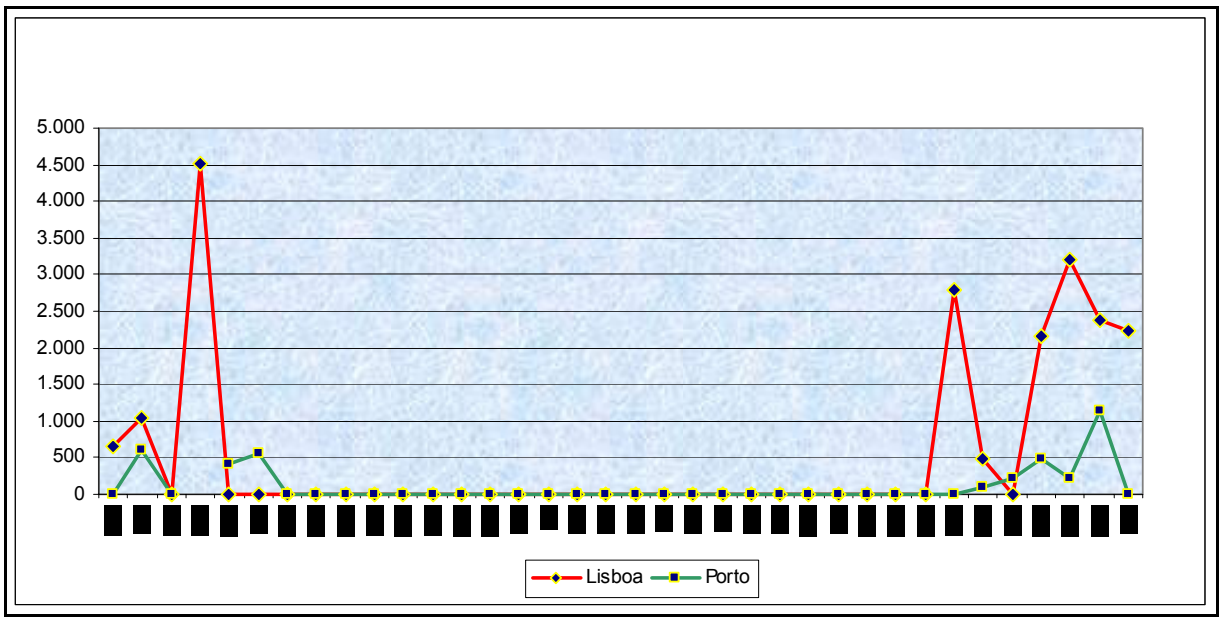
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR ARROBA**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR ARROBA**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817			17.807.625			5.344.080		23.151.705
1818			18.581.500			9.782.515		28.364.015
1819			24.902.380			8.257.760		33.160.140
1820			11.981.460			4.032.060		16.013.520
1821			17.014.030			4.121.060		21.135.090
1822								
1823			11.412.820			3.159.450		14.572.270
1824			15.237.920			6.108.080		21.346.000
1825	2.790	8.138	22.705.200			4.845.020	2.790	27.550.220
1826	494	9.601	4.743.000	95	13.461	1.278.800	589	6.021.800
1827	0	0	5.973.520	222	9.450	2.097.800	222	8.071.320
1828	2.161	1.904	4.114.000	490	3.287	1.610.400	2.651	5.724.400
1829	3.209	1.160	3.724.000	213	2.718	578.900	3.422	4.302.900
1830	2.385	1.108	2.643.000	1.148	639	733.400	3.533	3.376.400
1831	2.228	1.248	2.780.460			526.800	2.228	3.307.260
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**19.490**	**4022**	**354.414.146**	**3.769**	**8145**	**145.628.380**	**23.259**	**500.042.526**

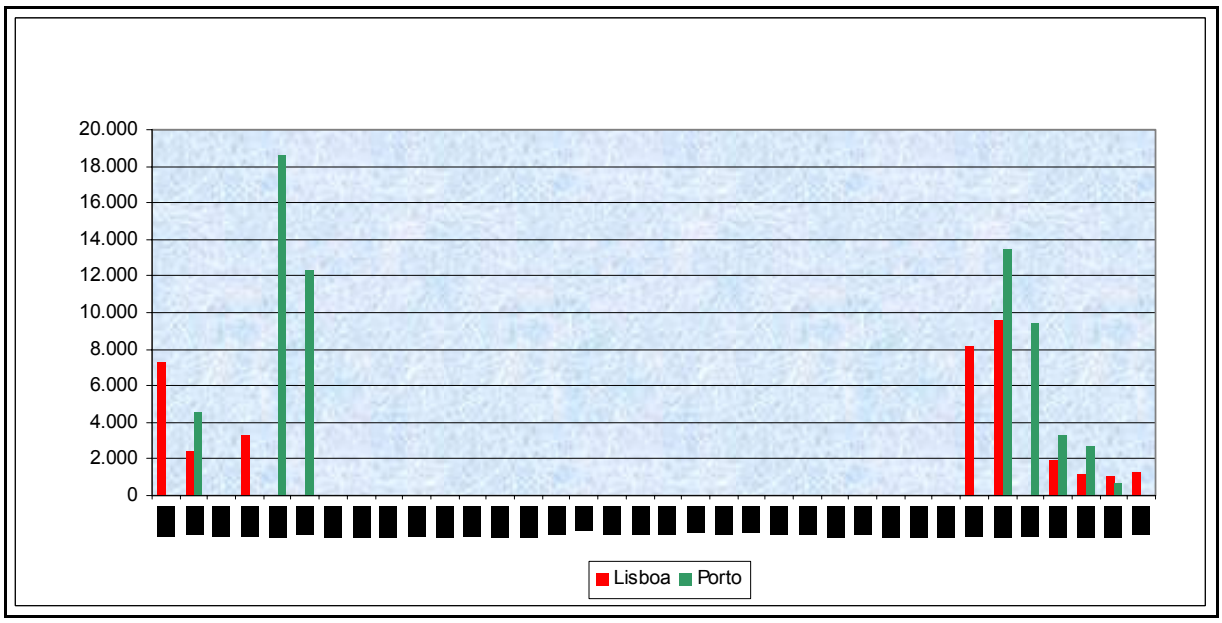
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 78: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (vidro: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.14 O COMÉRCIO DE CAMBRAIAS

As cambraias estão classificadas entre os produtos de linifícios, tecido que Portugal importava para o consumo interno e reexportação para as colônias. Apresentou, depois de 1799, tendência crescente de retração, apresentou queda vertiginosa em 1803, situação que perdurou durante os demais anos que efetuou importações. Os anos de maior expressividade na importação deste produto deram-se de 1797 a 1802. Nos anos que seguem, somente em 1803, 1804, 1805, 1807 e 1818 foram efetuadas importações. É importante notar que, de 1797 a 1802, os preços eram relativamente baixos, mas, nos anos seguintes, sofreu alta assustadora, passando da média de 548 réis por peça para 5.000 réis a peça, em 1803, e 6.000 réis, em 1804, subindo ainda mais em 1807, cujo custo da importação era de 7.000 réis a peça e, em 1818, o preço chegou a 8.000 réis a peça; à medida que aumentou o preço, diminuiu a demanda de importação. A maior quantidade importada por Lisboa no período foi de 192.809 peças; no total, 181.267 peças foram importados pelo porto de Lisboa e somente 11.542 pelo Porto. Quanto aos preços, Lisboa pagava mais caro.

Tabela 85: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cambraias: quantidade e valor).

PEÇAS

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796	186	2.000	372.000	636	2.000	1.272.000	822	1.644.000
1797	24.108	605	14.596.800				24.108	14.596.800
1798								
1799	54.650	645	35.236.600	2.418	571	1.380.000	57.068	36.616.600
1800	38.608	645	24.886.200	2.491	486	1.210.500	41.099	26.096.700
1801	24.678	698	17.237.200				24.678	17.237.200
1802	26.544	419	11.112.000	3.238	548	1.775.200	29.782	12.887.200
1803	3.835	5.000	19.175.000				3.835	19.175.000
1804	3.207	6.000	19.242.000				3.207	19.242.000
1805	4.311	6.000	25.866.000	2.759	6.000	16.554.000	7.070	42.420.000
1806								
1807	694	7.000	4.858.000				694	4.858.000
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816								

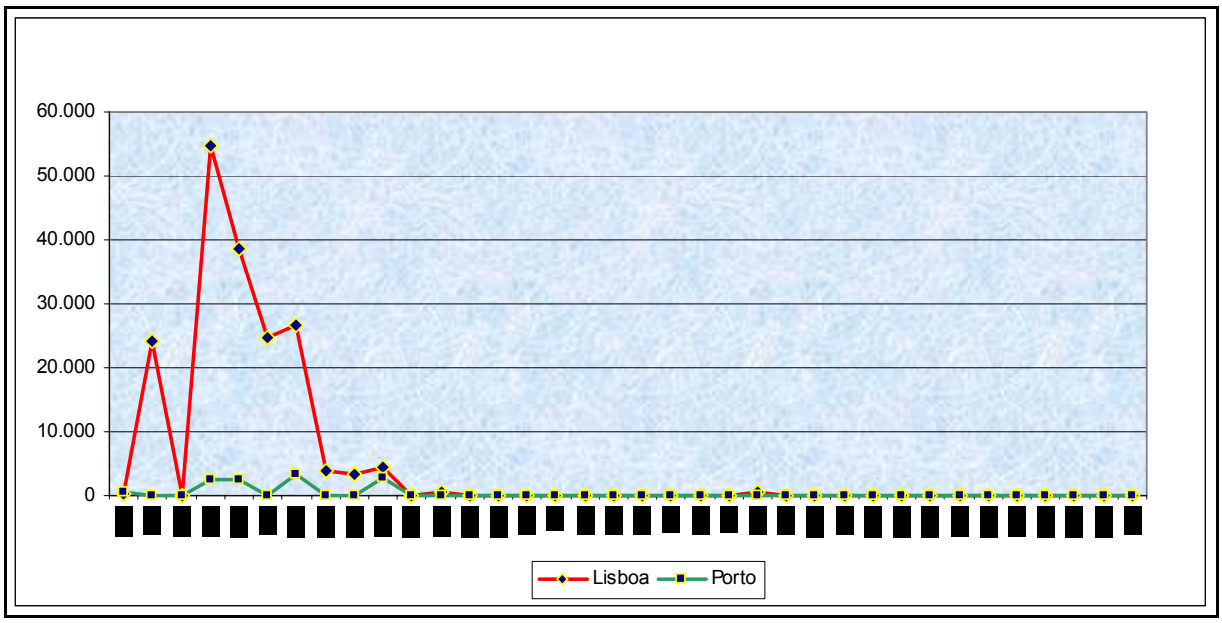
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇAS**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817								
1818	446	8.000	3.568.000				446	3.568.000
1819								
1820								
1821								
1822								
1823								
1824								
1825								
1826								
1827								
1828								
1829								
1830								
1831								
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**181.267**	**3365**	**176.149.800**	**11.542**	**1921**	**22.191.700**	**192.809**	**198.341.500**

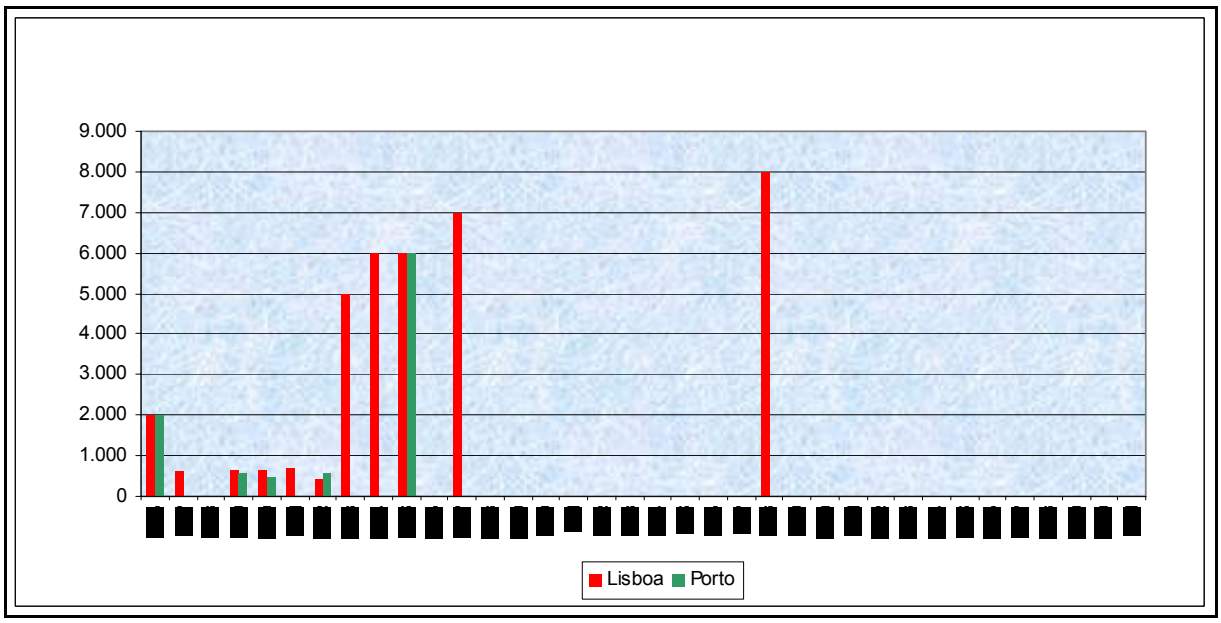
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 79: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (cambraias: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

5.4.15 O COMÉRCIO DE ARMAS BRANCAS E DE FOGO

O comércio de armas brancas e de fogo efetivamente aparece na balança só em 1816. As correspondências do cônsul de Portugal em Hamburgo falam em várias correspondências da compra de armas efetuadas por Portugal na Alemanha.

Em 1802 e 1803, o Governo português fez uma grande encomenda de armas de fogo, inclusive com pagamento adiantado ao fabricante. Mas, devido à situação de guerra entre Inglaterra e França em Hamburgo, a conclusão do fabrico foi impedida; tanto o pedido como o transporte destas mesmas ficaram estocados em Hamburgo, na cidade de fabricação, conforme nos atestam as correspondências.[1437]

Somente em 1816 e nos anos seguintes, estas mesmas foram transportadas a Portugal. Esse fato se comprova na Balança Geral do comércio, com um número de armas que flutuou consideravelmente ano a ano.

Os preços seguiram certa estabilidade até 1821; depois desta data até o final do período, a ascendência foi contínua. O porto de Lisboa tinha a primazia da importação deste produto, importando 82.990 unidades.

[1437] Carta do cônsul português em Hamburgo, Pedro Gabe. Hamburgo, 28 de março de 1817. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Tabela 86: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (armas de fogo e armas brancas: quantidade e valor).

UNIDADE

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR	QUANTIDADE	PREÇO POR PEÇAS	VALOR	QUANTIDADE	VALOR
1796								
1797								
1798								
1799								
1800								
1801								
1802								
1803								
1804								
1805								
1806								
1807								
1808								
1809								
1810								
1811								
1812								
1813								
1814								
1815								
1816	6.719	725	4.868.800				6.719	4.868.800

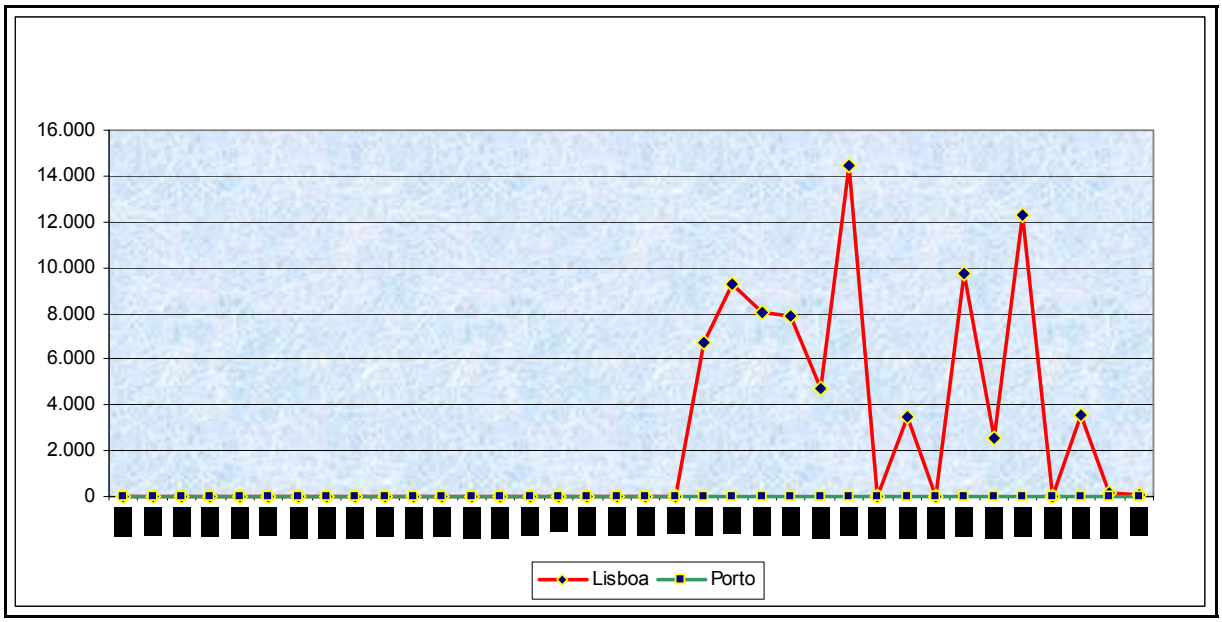
continuação

	LISBOA			PORTO			TOTALIZAÇÃO	
ANO	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇA**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**PREÇO POR PEÇA**	**VALOR**	**QUANTIDADE**	**VALOR**
1817	9.313	848	7.894.400				9.313	7.894.400
1818	8.039	513	4.127.600				8.039	4.127.600
1819	7.902	493	3.897.200				7.902	3.897.200
1820	4.750	526	2.500.000				4.750	2.500.000
1821	14.439	615	8.879.200				14.439	8.879.200
1822								
1823	3.455	1.537	5.311.600				3.455	5.311.600
1824								
1825	9.774	724	7.080.600				9.774	7.080.600
1826	2.518	2.441	6.146.400				2.518	6.146.400
1827	12.281	381	4.680.200				12.281	4.680.200
1828								
1829	3.530	2.000	7.060.000				3.530	7.060.000
1830	170	2.000	340.000				170	340.000
1831	100	2.000	200.000				100	200.000
TOTAL/ VALOR MÉDIO	**82.990**	**1139**	**62.986.000**				**82.990**	**62.986.000**

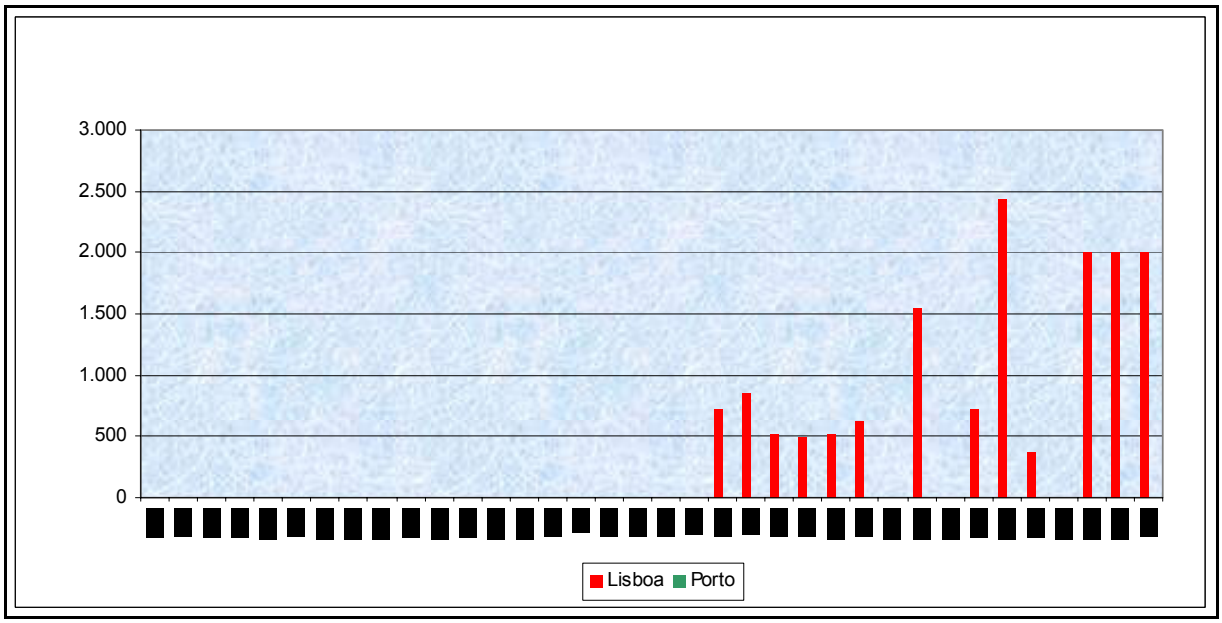
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 80: Importações portuguesas de Hamburgo (1796-1831) (armas brancas e de fogo: volume e preço).

VOLUME



PREÇO



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

CAPÍTULO 6 ANÁLISE QUANTITATIVA DOS PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS E IMPORTADOS POR PORTUGAL DO BRASIL

Passaremos à analise dos principais produtos brasileiros importados por Portugal no Brasil. Neste último capítulo, pretendemos aprofundar o estudo dos vários produtos que aparecem na balança comercial portuguesa; selecionamos alguns produtos de maior expressão no quadro das exportações e importações portuguesas de Hamburgo, como as importações e exportações do Brasil por regiões.

6.1 PORTUGAL – BRASIL: PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS (PREÇOS E QUANTIDADES)

A tabela 87 e gráfico 81 nos trazem os valores e o preço médio das principais produções brasileiras importadas por Portugal nos anos de 1796 a 1831, e é um quadro muito significativo. Escolhemos 14 produtos dos 125 constantes na pauta de importação portuguesa no Brasil no período em questão.

As tabelas compostas para cada produto contêm a quantidade total exportada no período e quanto desta totalidade foi importado pelos portos de Lisboa e do Porto de cada região brasileira. Não analisamos os demais portos de Portugal, pois a representação no período foi quase que insignificante. As tabelas possuem também os preços dos produtos, tanto no porto de Lisboa como no Porto. Na mesma tabela, apresentamos a soma total da quantidade por ano e também o preço médio anual dos produtos. Estes 14 produtos de importação portuguesa do Brasil são responsáveis por 87,2% do volume e do valor geral das importações portuguesas no Brasil neste período considerado, ou seja, somou, conforme já vimos anteriormente, a cifra de 263.504.194.901 milhares de contos de réis, e o valor deste 14 produtos somaram a cifra de: 229.655.667.395 milhares de contos, 87,2% do total.

O açúcar branco era o principal produto de importação portuguesa no Brasil, atingindo 32,5% do total somando 74.712.768.518 milhares de contos durante o período. O açúcar mascavado representou, no quadro geral, 8,2% do total ou seja 18.784.216.268 milhares de contos, pois, a soma do açúcar branco (32,5%) e do açúcar mascavado (8,2%) completam 40,7% do total, o que representa mais de 1/3 do conjunto do valor das importações.

O algodão ocupava o segundo lugar no comércio de importação portuguesa no Brasil, com 22,2% do total no período. De qualquer maneira, para um produto de aparecimento recente na pauta de importação, fica evidente o avanço acelerado da produção algodoeira no Brasil, o que também demonstra as conexões com a industrialização que estava começando na Europa.[1438] Não podemos deixar de notar que o algodão teve seu pico na pauta de importação nos anos que antecedem a abertura dos portos brasileiros; as reexportações portuguesas desse produto para nações estrangeiras, de 1821 até o final do período, sofreram forte queda, tornando-se quase insignificante em valores, por conta do comércio direto das Nações com o Brasil.[1439] No período, a importação portuguesa no Brasil desse produto apresentou a cifra de 50.989.039.852 milhares de contos.

Os couros secos ficaram em terceiro lugar no *ranking* de importação, com 13,7% do total, ou seja, 31.542.740.974 milhares de contos. O açúcar mascavado, como já vimos, ocupava o quarto lugar na pauta de importação portuguesa de produtos do Brasil.

Outro produto de rápida ascensão, como se vê pela tabela, era o arroz, mostrando os resultados positivos da política do estímulo à agricultura aplicada pelos ilustrados portugueses, com 7,8% do total, somando 17.854.021.263 milhares de contos e ocupando a quinta posição, superando o tabaco, que somava 4,5% do total importado, ocupando o sexto lugar na pauta, com a cifra de 10.404.312.588 milhares de contos.

[1438] WARRE, Guilherme.**Carta a Souza Coutinho, falando sobre a formação de uma casa de comércio no Rio de Janeiro e do novo tratado de comércio com a Inglaterra**. Assinado em Londres, aos 2 de fevereiro de 1808. **Coleção Linhares**. Documento original. BN. I. 29, 20, 1, Microfilme 554. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Outro produto alimentício que apareceu neste grupo privilegiado era o cacau, com 3,4% do total, ocupando o sétimo lugar, e somando 7.695.059.675 milhares de contos, o que também demonstra a expansão do consumo de alimentos deste gênero na Europa. O café ocupava o oitavo lugar no *ranking* de importação, com 2,9% do total no período somando 6.701.828.098 milhares de contos. Os couros salgados ocupavam o nono lugar, com 2,3% do total; em valores, apresentam a cifra de 5.347.788.628 milhares de contos. As vaquetas ficaram na décima posição, com 1,5% do total, e somando 3.383.551.975 milhares de contos.

Os alimentos e as matérias-primas destacaram-se neste grupo de 14 produtos. Os demais produtos, como anil, salsaparrilha, ipecacuanha e pau-brasil não chegaram a atingir 1% do total de importação portuguesa no Brasil, de 1796 a 1831.

Já indicamos que estes 14 produtos perfaziam 87,2% do valor global das importações no período. Equivale dizer que os restantes 12,8% são cobertos pelos demais produtos que entraram na pauta de importação, caracterizando-se, assim, a diversificação das importações portuguesas do Brasil.

Segundo o gráfico, temos por ordem de importância a seguinte posição: açúcar branco; algodão; couros secos; açúcar mascavado; arroz; tabaco; cacau; café; couros salgados; vaquetas; anil; salsaparrilha; ipecacuanha e pau-brasil.

[1439] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Tabela 87: Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (em réis e porcentagem).

	AÇÚCAR BRANCO		AÇÚCAR MASCAVADO		ALGODÃO		TABACO		COUROS SECOS		ARROZ		CACAU	
ANO	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL
1796	2.455	4.145.343.605	1.400	890.927.800	5.639	2.119.040.665	1.600	572.712.000	2.080	8.181.632.160	771	339.358.294	2.597	126.003.250
1797	2.500	1.678.770.000	1.417	367.405.417	5.667	776.446.667	1.600	437.531.200	1.822	2.000.237.945	724	252.306.036	2.600	193.297.000
1798	2.813	4.670.392.500	1.800	997.716.600	6.320	1.408.904.960	1.600	531.748.800	1.980	550.964.474	760	349.475.360	2.683	254.565.150
1799	3.125	4.083.903.125	2.429	1.183.748.857	6.378	2.076.674.600	2.600	1.256.112.000	2.400	3.890.400	640	219.732.480	3.200	273.542.400
1800	2.600	3.558.622.600	1.487	723.612.700	7.720	3.158.707.480	2.200	339.847.200	1.692	440.718.624	760	342.019.000	2.400	381.225.600
1801	2.480	4.902.946.951	1.317	1.449.549.933	7.324	3.061.888.782	1.400	5.226.200	1.434	858.688.646	755	257.128.085	1.900	129.946.700
1802	1.625	2.822.623.375	758	502.333.650	5.504	3.099.329.920	1.400	495.873.000	1.457	382.986.800	885	363.827.925	1.150	167.877.000
1803	2.142	2.751.737.550	1.167	664.224.167	5.920	3.512.401.120	1.600	418.563.200	1.327	379.954.364	1.120	592.893.280	1.600	294.355.200
1804	2.400	2.872.641.600	1.700	870.457.800	5.702	3.892.733.905	1.350	416.387.250	1.184	290.156.328	870	366.123.840	1.750	20.545.000
1805	2.458	3.511.898.792	1.900	1.223.795.700	6.284	3.556.450.211	1.350	559.265.850	1.720	1.078.632.033	918	584.633.808	3.100	307.191.400
1806	2.264	3.784.479.593	1.650	1.166.368.500	6.356	3.253.816.189	1.600	387.790.400	1.720	1.516.795.760	800	622.073.600	2.400	552.859.200
1807	2.100	3.066.909.300	1.508	999.886.233	6.575	4.158.347.404	1.300	397.889.700	2.080	1.026.746.240	840	500.025.120		
1808	1.900	178.812.800	1.450	43.208.550	6.187	50.786.347	1.500	54.045.000	1.580	8.563.600	750	15.422.250		
1809	1.400	1.024.361.800	900	265.038.300	5.205	1.167.205.635	1.450	293.648.200	1.472	263.014.016	850	227.313.800	2.600	539.619.600
1810	1.533	769.820.733	933	100.557.333	5.240	537.985.560	1.600	313.819.200	1.920	533.185.920	1.040	413.245.040	1.800	191.183.400
1811	1.333	372.205.333	767	96.360.800	3.724	176.942.136	1.600	253.350.400	1.750	120.783.636	1.220	495.102.840	1.500	97.899.000
1812	1.400	843.502.800	950	162.596.300	3.456	191.645.568	849	89.977.020	1.532	337.749.316	970	664.769.130	900	808.950.600
1813	1.600	1.322.606.400	1.150	352.616.450	3.867	499.449.600	1.400	149.562.000	1.510	183.004.450	1.080	677.455.920	1.200	104.895.600
1814	2.300	2.204.483.300	1.700	495.655.400	5.036	857.939.509	1.639	334.913.260	1.460	429.340.740	960	621.226.560	1.600	239.140.800
1815	2.767	2.653.734.100	2.183	456.205.317	6.330	1.535.012.340	1.384	308.351.048	2.400	1.149.830.400	1.023	884.798.182	2.000	290.550.000
1816	2.500	3.140.005.000	1.417	762.224.750	7.060	1.513.642.820	1.435	273.205.345	3.000	1.309.563.000	913	741.262.988	2.000	267.654.000

continuação

	AÇÚCAR BRANCO		AÇÚCAR MASCAVADO		ALGODÃO		TABACO		COUROS SECOS		ARROZ		CACAU	
ANO	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**
1817	2.460	2.239.315.860	1.360	564.361.920	7.060	2.037.989.020	1.543	196.805.021	2.400	680.176.800	1.096	1.279.597.919	2.000	251.912.000
1818	2.552	2.144.511.952	1.930	818.561.250	8.327	2.017.075.453	1.976	357.663.904	2.267	3.630.374.257	1.228	747.253.964	2.000	202.346.000
1819	2.300	2.595.485.600	1.400	609.588.000	8.087	1.697.526.633	1.768	317.824.520	2.464	429.117.920	1.254	672.756.047	2.000	141.726.000
1820	2.000	2.052.804.000	1.233	470.330.433	5.964	1.382.120.436	2.269	188.143.211	2.800	654.110.800	918	587.966.991	2.000	201.464.000
1821	1.967	1.956.685.833	1.200	499.785.600	5.109	755.317.782	2.458	320.378.178	2.996	1.257.499.096	963	444.090.933	2.300	215.457.100
1822	1.600	966.307.200	800	45.467.200	5.515	172.768.405								
1823	1.700	1.049.258.700	867	69.511.000	4.448	317.315.872	2.537	108.516.063	3.233	217.186.233	915	526.189.965	1.800	181.371.600
1824	1.823	772.354.883	1.183	48.515.483	5.088	96.888.076	1.975	164.794.000	4.480	448.085.120	1.278	671.400.667	1.400	287.284.200
1825	1.967	542.333.900	1.686	159.237.629	6.791	355.107.200	1.587	85.085.418	3.933	459.515.600	1.278	442.224.833	2.000	141.328.000
1826	2.214	1.342.073.408	1.683	443.285.633	4.114	306.719.270	1.500	146.811.000	5.200	451.791.600	1.314	431.994.582	1.800	117.676.800
1827	2.333	1.258.210.333	1.600	237.844.800	3.991	467.028.155	1.600	143.144.000	5.200	580.221.200	1.364	715.817.727	1.800	223.018.200
1828	1.958	917.871.632	1.667	291.171.667	3.680	157.669.600	1.625	51.811.500	4.750	437.693.500	1.380	653.642.520	1.400	103.342.400
1829	1.904	460.349.120	1.304	195.170.984	3.279	89.481.026	1.625	155.057.500	3.728	525.866.503	795	482.502.234	992	294.373.275
1830	1.359	1.177.237.694	851	341.700.511	3.659	233.063.341	1.625	187.157.750	4.109	480.660.501	672	295.899.744	600	62.010.600
1831	1.288	878.167.146	778	215.193.600	3.402	297.617.166	1.625	91.302.250	3.710	244.002.990	747	372.489.600	650	30.448.600
TOTAL		**74.712.768.518**		**18.784.216.268**		**50.989.038.852**		**10.404.312.588**		**31.542.740.974**		**17.854.021.263**		**7.695.059.675**
%		**32,5**		**8,2**		**22,2**		**4,5**		**13,7**		**7,8**		**3,4**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (em réis e porcentagem).

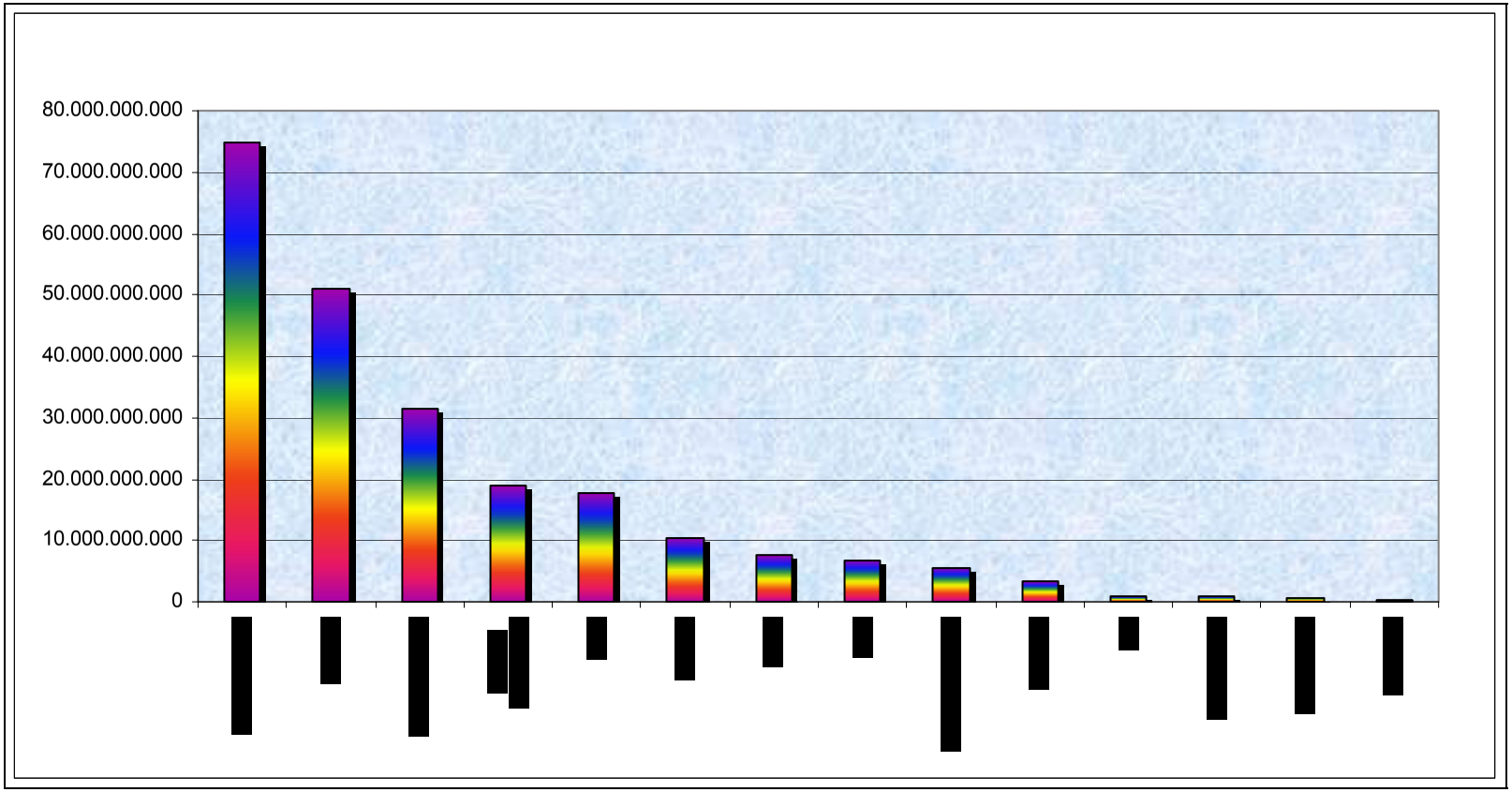
	CAFÉ		COUROS SALGADOS		ANIL		PAU-BRASIL		IPECACUANHA		SALSAPARRILHA		VAQUETAS	
ANO	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL	PREÇO@	VALOR TOTAL
1796	3.242	39.763.130	1.560	456.613.560	778	6.832.210	1.000	2.939.000	2.420	50.832.100	6.615	2.090.340	792	84.994.125
1797	3.215	250.631.755	1.525	903.074.500	778	2.327.995	1.000	1.801.000	1.600	1.288.000	6.800	9.520.000	883	28.555.517
1798	2.820	138.368.940	1.827	65.369.093	880	108.603.440	1.000	7.474.000	1.420	64.172.640	6.700	5.587.800	1.000	93.898.000
1799	3.640	92.324.960	1.378	102.360.622	650	22.724.000	1.000	10.030.000	1.800	67.190.400	6.550	4.663.600	1.157	93.880.157
1800	5.000	263.640.000	1.475	182.074.000	750	27.212.250	1.000	12.149.000	1.601	52.434.533	7.700	9.517.200	1.344	101.771.594
1801	4.100	110.011.200	1.138	67.692.625	2.519	75.507.088	1.000	27.740.000	2.100	170.265.900	9.800	10.005.800	898	60.454.703
1802	1.933	83.222.267	1.050	82.053.300	765	33.259.905	1.000	19.426.000	1.700	10.783.100	9.300	29.704.200	1.039	197.440.833
1803	1.730	91.312.860	1.217	93.796.483	2.519	150.099.869	1.000		1.550	12.018.700	14.667	59.268.000	1.023	96.146.867
1804	2.925	177.752.250	1.125	94.570.875	575	75.716.000	1.000	27.401.000	750	3.165.000	15.000	54.330.000	883	112.328.200
1805	3.200	218.742.400	1.707	142.278.407	700	88.582.900	1.600	31.270.400	850	7.904.150	15.000	51.915.000	822	141.488.000
1806	3.740	296.813.880	1.563	647.659.375	750	139.332.000	1.600	8.734.400	900	9.750.600	15.000	60.840.000	900	114.739.200
1807	3.800	417.148.800	1.328	161.502.064	700	17.554.600	2.000	18.398.000	1.000	3.872.000	12.000	33.108.000	920	77.038.040
1808	3.600	21.272.400	1.225	9.984.975					1.000	900.000	5.000	425.000	855	2.800.125
1809	2.600	112.998.600	1.233	118.322.300	550	14.326.950			1.200	1.572.000	4.800	9.561.600	842	107.932.808
1810	2.800	109.314.800	1.200	74.200.800	525	10.910.550			1.000	500.000	2.800	3.782.800	888	103.668.875
1811	2.533	87.942.133	1.300	42.100.500	500	6.961.500			1.500				800	163.540.800
1812	1.657	222.938.743	1.071	59.904.675	440	1.024.320			1.400	3.477.600	3.200	2.092.800	808	121.313.928
1813	1.760	148.797.440	1.268	86.793.840							4.800	3.566.400	900	108.207.000
1814	2.400	231.816.000	1.271	84.523.300							8.000	21.832.000	963	142.499.088
1815	2.283	206.214.683	1.216	82.230.784	500	5.567.500			1.300	1.188.200			940	130.085.660
1816	2.700	285.992.100	1.644	240.446.106	600	20.753.400			1.000	8.184.000	10.000	35.730.000	989	194.459.067

continuação

	CAFÉ		COUROS SALGADOS		ANIL		PAU-BRASIL		IPECACUANHA		SALSAPARRILHA		VAQUETAS	
ANO	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**	**PREÇO@**	**VALOR TOTAL**
1817	2.600	185.702.400	1.713	129.567.750	540	5.292.000							938	115.309.688
1818	5.600	318.130.400	1.508	99.195.542	600	4.151.400							819	165.111.581
1819	4.880	198.020.640	1.567	32.462.900	500	2.277.000							883	65.674.067
1820	5.333	275.813.333	1.600	179.092.800							12.000	28.692.000	844	62.716.889
1821	5.040	352.164.960	1.886	78.711.600							12.000	1.380.000	1.069	72.330.642
1822														
1823	5.750	263.971.000	2.367	85.928.933					1.100	3.114.100	13.000	13.988.000	1.017	58.666.766
1824	4.025	443.792.475	2.350	39.472.950									1.300	120.520.400
1825	3.350	72.155.650	2.350	176.447.400							13.000	50.765.000	1.263	78.648.700
1826	2.775	176.279.100	2.650	96.860.150							10.000	33.360.000	1.074	108.396.475
1827	2.575	198.172.000	2.488	99.106.975							10.000	39.390.000	1.200	68.701.200
1828	1.933	250.022.533	2.350	35.217.100	900	1.670.400					10.000	31.980.000	1.310	33.256.970
1829	1.667	72.741.667	2.370	111.899.638	630	262.710					10.000	38.390.000	1.329	48.921.986
1830	1.484	197.664.188	2.346	111.609.086	708	600.384					12.000	73.236.000	1.610	30.063.313
1831	1.790	90.178.410	2.608	274.663.620	707	1.618.323			900	432.900	9.600	58.041.600	1.621	77.990.714
TOTAL		**6.701.828.098**		**5.347.788.628**		**823.168.693**		**167.362.800**		**473.045.923**		**776.763.140**		**3.383.551.975**
%		**2,9**		**2,3**		**0,4**		**0,1**		**0,2**		**0,3**		**1,5**

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 81: Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (em réis e porcentagem).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.2 VARIEDADE DE PRODUTOS IMPORTADOS POR PORTUGAL NO BRASIL

ALIMENTOS

Aguardente
Açúcar branco
Açúcar mascavo
Arroz
Café
Mel
Doce
Farinha de pão[1440]
Carne de porco
Melaço
Unto de porco[1441]
Carne
Cacau
Tapioca[1442]
Farinha
Feijão
Carne salgada
Legumes
Milho
Cravo fino
Gergelim[1443]
Gengibre[1444]
Cravo
Carimã[1445]
Cravo grosso
Castanha
Ipecacuanha[1446]
Poaia[1447]
Farinha de carimã
Cayana[1448]
Cravo gerofa
Pexerim[1449]

OURO

Ouro (patacas e quintos, dobrões)
Moedas
Metal

COURAMA

Atanados
Secos
Solas
Vaquetas
Cabelo de boi
Meios de sola
Várias peles
Onça
Lobo
Tigre
Urso
Veado
Couros em cabelo
Salgados
Carneiro
Raposa
Cavalo
Cutia
Lobo marinho
Cobras
Arminho
Carneiro
Anta
Porco montês
Vitela em cabelo
Couros secos

ALGODÃO

Algodão

DROGAS

Anil
Ipecacunha[1450]
Grude
Poyaya
Tamarindo em Rama[1451]
Raiz de cipó[1452]
Cristal Mineral
Caxonilha[1453]
Raiz de Buta[1454]
Bálsamo
Cocos
Noz-moscada
Goma[1455]
Goma copal[1456]
Quina[1457]
Cola
Resina
Contraerva[1458]
Goma de peixe[1459]
Raiz de contra erva
Oleo de copahiba[1460]
Salitre
Pau-brasil
Resina de caju
Gengibre[1461]
Salsaparrilha[1462]
Salsa
Pexerim[1463]
Ourucu

[1440] "Espécie de farinha que se obtém pela pulverização e exsicação da raiz de mandioca". In: ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 183.
[1441] "Gordura do porco que envolve os intestinos". Ibidem.
[1442] "Fécula alimentícia que se extrai da raiz da mandioca". Ibidem.
[1443] "Planta medicinal de sementes oleaginosas, também usada como condimento". Ibidem.
[1444] "Droga condimento com várias aplicações úteis". Idem, p. 247.
[1445] "Mandioca amolecida por fermentação na água. Farinha de mandioca fina e seca". Ibidem.
[1446] "Planta rubiácea de valor medicinal, também chamada Poaia, cogosanoja, raiz de ouro e raiz do Brasil". In: ARRUDA, 1980. p. 183.
[1447] O mesmo que Ipecacunha. Ibidem.
[1448] "Cana caiena ou Bournon, entrada no Brasil pela primeira vez no Pará, de 1790 a 1793, sob o governo de Francisco de Souza Coutinho, e a segunda vez no Rio de Janeiro, entre 1810 e 1811, sob o patrocínio do Marquês de Barbacena". Idem, p. 265
[1449] "Planta de valor medicinal que vegeta no Pará e Amazonas". Ibidem.

MADEIRA

Madeira

VÁRIOS GÊNEROS

Cocos para água	Areia prateada	Cabos de piassá[1471]	Cera branca
Azeite de peixe	Cera	Coquilho	Azeite de peixe
Goma[1464]	Estopa de embira[1467]	Molhos de piassá	Marfim[1475]
Cola	Lã de vegunia[1468]	Tabaco	Cabelos de boi
Abada	Gergelim[1469]	Sementilha[1472]	Borracha de nervo
Sebo em pau	Cera em pau[1470]	Tabaco em rolo	Borrachas
Pontas de boi[1465]	Estanho	Tabaco em folha	Óleo
Barba de baleia[1466]	Cebo	Sumaúma[1473]	Goma de arábica[1476]
Linho	Cobre	Cera amarela[1474]	Tartaruga

[1450] Planta rubiácea de valor medicinal, também chamada Poaia; cogosanoja; raiz de ouro e raiz do Brasil.
[1451] "A polpa do tamarindo, purificada, preparada com a vagem do *tamarindus* é, usada como purgante de ação física". In: ARRUDA, 1980. p. 183.
[1452] "Variedade extraordinária de cipós todos com aplicação medicinal". Ibidem.
[1453] "Corante vermelho que consiste nos corpos secos da fêmea da cochonilha. Usada como mordente de lã para tingir alimento". Ibidem.
[1454] "Eficaz contra numerosas afecções, como ação especial sobre as fibras musculares que tonifica facilitando assim a boa digestão. Os jesuítas usariam no combate à febre palustre". Ibidem.
[1455] "Substância viscosa que corre de certas árvores". Idem, p. 193.
[1456] "Variedade de resinas extraídas de certas arvores tropicais por incisão". Idem, p. 183.
[1457] "Nome de numerosas plantas tropicais cuja casca tem aplicação medicinal com propriedade antifebril". Ibidem.
[1458] "Planta de valor medicinal, adstringente, antifebril". Idem, p. 208.
[1459] Membrana gelatinoso da vesícula natatória do solho e outros peixes. In: ARRUDA José Jobson. O Brasil no comércio colonial p. 183.
[1460] "Bálsamo medicinal com várias aplicações". In: ARRUDA, 1980. p. 208.
[1461] "Droga condimento com varias aplicações úteis". Ibidem, p. 183.
[1462] "Planta de valor medicinal". Idem, p. 247.
[1463] "Planta de valor medicinal que vegeta no Pará e Amazonas". Idem, p. 183.
[1464] "Substância viscosa que corre de certas árvores". Ibidem.
[1465] "Chifre, chavelho, corno". Ibidem.
[1466] "As lâminas córneas, prismática, da maxila superior da baleia, com que se fazem as varetas dos guarda-sóis e espartilhos": Ibidem.
[1467] "Fibra liberiana de alguns vegetais, a qual se usa como cordel para atados e que convenientemente preparados, fornecem matéria-prima para cordas e estopas". Ibidem.
[1468] "Pêlo animal, especialmente de ovelhas e carneiros". Ibidem.
[1469] "Planta medicinal de sementes oleaginosas, também usada como condimento". Ibidem,
[1470] "Substância tirada de diferentes vegetais, principalmente a carnaubeira". In: ARRUDA, 1980, p. 183.
[1471] "Fibras de fabrico de vassouras". Idem, p. 208.
[1472] "O fruto em infusão aquosa produz espuma benéfica no tratamento de doenças de pele". Ibidem.
[1473] "Algodão produzido por esta planta e que serve para encher colchões". Idem, p. 208.
[1474] "Cera não curada que ainda está misturada com partículas de mel". Idem, p. 228.
[1475] "Planta palmácea que produz um coco, cujo albume, depois de endurecido, assemelha-se ao marfim e o substitui em várias obras". Idem, p. 208.
[1476] "Árvore guméfera que produz uma goma solúvel e adesiva". Idem, p. 183.

6.3 ANÁLISE ESPECÍFICA DOS PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO PORTUGUESA NO BRASIL

6.3.1 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR BRANCO

Como nos mostra o gráfico 83 e tabela 88, o açúcar, é o principal produto brasileiro na reexportação metropolitana.

Aprofundaremos nossa análise neste produto, por ser o de maior expressividade no comércio de importação portuguesa no Brasil, como também no comércio de reexportação para Hamburgo, além ser o produto por excelência da colonização brasileira, como nos atestam várias fontes.[1477]

O açúcar absorvia muito lentamente, ou desconhecia, as técnicas que o mundo ocidental ia conquistando.

> É inteiramente debalde esperar mudanças rápidas do sistema entre homens que nem sequer ouviram falar que existiam outros agricultores além deles próprios; que ficaram admirados ao saber que não era o Brasil o único país no qual se produzia açúcar; que não sabem, ou pelo menos até pouco tempo não sabiam, que havia outra nação afora a deles, que de tudo quanto valia a pena possuir-se no mundo, na realidade, cuja ignorância era extrema.[1478]

Percebe-se que o autor se refere aos agricultores das propriedades mais distantes dos centos mercantis. Esse distanciamento, que não era apenas físico, do produtor direto com o mundo da circulação era um dos principais responsáveis pelo retardamento tecnológico do fabrico do açúcar.[1479]

[1477] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal. Reflexões sobre a Balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, lata 26, pasta 4; **Documento sobre o açúcar de Manuel Francisco 15 anos de silêncio remetendo notícias desse período e outros períodos, BN, I, 29, 19, 44. No do Microfilme 0102; Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão**. Remetida pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II. Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

[1478] KOSTER, H. **Viagens no Nordeste do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1942. p. 421.

[1479] **Documento sobre o açúcar de Manuel Francisco 15 anos de silencio remetendo noticias desse período e outros períodos, BN, I, 29, 19, 44. No do Microfilme 0102.**

No final do século 18 e início do século 19, as plantações de cana eram feitas como no primeiro século da colonização, com desperdícios de terras e descuidados no crescimento da planta; naturalmente, o rendimento da cana era prejudicado.[1480] Com o aumento da demanda do mercado internacional do açúcar brasileiro, buscou-se aperfeiçoar cada vez mais o cultivo e processo de fabricação do produto:

> Reforma semelhante nos engenhos e cultura da cana; reformas no fabrico do açúcar e construções de fornalhas para economizar combustível, que o custo tem encarecido muito com o aumento da cultura nas Capitanias da Bahia e as outras. Outro fator importante na questão do comércio do açúcar era investigar os rios que podiam ser navegáveis, que fossem planos para a abertura de canais e de grandes caminhos que permitisse a comunicação do interior do Brasil com os portos de mar.[1481]

As importações portuguesas de açúcar brasileiro estão contidas no artigo mantimentos.[1482] Procuramos, primeiramente, mostrar a quantidade e o preço do açúcar brasileiro importado pelos portos de Lisboa e Porto.[1483]

A predominância do açúcar branco em relação ao açúcar mascavado se explica simplesmente pelo fato de ser o de melhor qualidade, de maior produção e de maior procura. O açúcar branco era, em média, 40% mais caro que o açúcar mascavado, no comércio de importação portuguesa no Brasil. Quanto às diferenças quantitativas entre as importações de Lisboa e do Porto, de açúcar branco, a tabela ilustra com clareza as quantidades para cada um deles; percebe-se que as diferenças a favor de Lisboa são bem acentuadas, tanto por regiões brasileiras como a soma total das mesmas.

[1480] **Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão**. Remetida pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Copia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II. Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

[1481] **Documento sobre o açúcar de Manuel Francisco 15 anos de silencio remetendo noticias desse período e outros períodos, BN, I, 29, 19, 44. No do Microfilme 0102.**

[1482] Em mantimentos, além do açúcar branco e mascavado, constavam outros produtos alimentícios e bebidas, arroz, café, aguardente, mel, farinha de pau, carne de vaca, de porco, feijão, cacau, tapioca, cravo, gergelim, castanha, milho, legumes.

[1483] Aveiro e Viana também importavam. Mas não foi em todos os anos e as quantidades eram insignificantes, por esse motivo não colocamos na tabela.

Observaremos agora as quantidades anuais de importações portuguesa de açúcar branco no Brasil, que apresentaram, nos últimos anos do século 18, grandes quantidade de exportação brasileira para Portugal. De acordo com tabela, havia a quantidade de 1.688.531 arrobas, em 1796, sofrendo, em 1797, uma recessão considerável, atingindo apenas 671.508 arrobas. Já os demais anos até 1807, permaneceram na faixa que apresentamos anteriormente. Há uma queda brusca em 1808, chegando quase a zero, com apenas 94.112 arrobas. Em 1809, voltou a ascender, mas de forma muito lenta até 1812, quando 1813 a 1820 foram marcados por uma considerável ascensão, conservando um bom nível. Já no ano da Independência, apresentou queda significativa, ou seja, mais de 50% do volume anterior chegando, em 1825 somente, a 275.763 arrobas, fato que se repetiu em 1829, sendo visível a queda progressiva.

Quanto aos preços anuais da arroba do açúcar, observamos que havia diferença de preço na importação portuguesa nos diferentes portos brasileiros. Em 1796, o preço da arroba de açúcar, no Rio de Janeiro, custava 2.450 réis; na Bahia, pagou-se 2.800 réis; já em Pernambuco, Maranhão e Pará, 2.200 réis. Na Paraíba, o preço era igual ao da Bahia, 2800 réis; e em Santos como no Rio de Janeiro, 2.450 réis. Estas variações de preços entre as regiões brasileiras continuaram até o final do período; sendo a qualidade do produto o fator explicativo para esta flutuação. De 1796 até 1799 tivemos uma visível ascensão dos preços, de 2.455 réis a arroba[1484] a 3.125 réis a arrobas, em 1799. De 1800 até 1802, os preços descreram rapidamente, o que se explica por uma parada nas atividades bélicas, com a Paz de Amiens.[1485] Em geral, na França e na Inglaterra, passou-se por uma fase de estagnação na atividade econômica.[1486] Quanto à tendência posterior dos preços do açúcar, manifestou-se

---

[1484] Preço médio.

[1485] "Il se marque bien dans ce mouvement des prix um baisse assez curieu-se em 1802, aprés la paix d'Amiens". In: ARRUDA, 1980. p. 356.

[1486] "de 1798 a 1801: époque de deflation sévere et de estagnation economique" "Parenthese dévarable dans l'anneé de disette 1802-1803". CHABERT, A**. Assi sur les ,mouvements des revenus et de l'activite economique em France de 1798 à 1820**. Paris, 1949. p. 422; "La depresion subsistro hasta 1802 em el comércio y em la industria e y la conjuntura de paz que siguió a la firma del tratado de Amiens fue de corta duración". AKERMAN, J. **Estructuras Y ciclos economicos**. Madrid, 1960. p. 233.

ascendente de novo, de 1803 a 1805, coincidindo outra vez com a retomada da guerra entre a França e a Inglaterra.[1487]

No caso específico de Portugal, a elevação dos preços neste período teve igualmente uma explicação especial. É que a França passava a comprar produtos coloniais em Portugal, tendo em vista a desorganização da produção das Antilhas Francesas. A retração dos preços, em 1806 e 1807, coincidiu com a retração na França e em Portugal no mesmo período.[1488]

A queda dos preços, de 1808 até 1813, estava ligada à desorganização do comércio do açúcar depois da transladação da Família Real para o Brasil. Os preços retornaram, em 1814, ao ritmo de aumento até 1820; de 1821 a 1824, sofreram ligeira queda. De 1825 a 1829, voltou-se aos preços anteriores, apresentando, em 1830 e 1831, forte retração de preço por arrobas.

Coutinho[1489] notou com clareza e objetividade o mecanismo de alta dos preços deste produto, detectando o caráter mundial da alta, quando diz que, em Paris, estava-se vendendo a 400 réis o arrátel.[1490] O autor atribui esta alta de preços à "desgraçada revolução nas colônias francesas, nossos maiores rivais neste gênero de agricultura", como ele mesmo diz e "pelas grandes inundações que tem havido nas colônias espanholas e inglesas, pelos furacões de vento muito fortes".[1491]

[1487] Carta do cônsul português em Hamburgo. João Schuback. A Real Junta de Comercio Português. Hamburgo, 21 de março de 1803. **Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiras, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1790 a 1819**. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal..

[1488] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática. 1980. p. 356; WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

[1489] COUTINHO, José Joaquim Azeredo. **Ensaio sobre o Comercio de Portugal e suas Colônias 1794**. Lisboa: Banco de Portugal, 1992. p. 121.

[1490] Ibid., p. 176.

[1491] Ibid., p. 175.

Entretanto segundo, segundo Coutinho, Portugal poderia tirar vantagens consideráveis dessa conjuntura favorável, pois o retraso da produção nas outras áreas daria a vantagem imediata aos portugueses.[1492]

[1492] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980.

Tabela 88: Importações portuguesas do Brasil: açúcar branco (arrobas/réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	2450	2450	2800	2800	2200	2200	2200		2.200		2.800		2.450				1.193.327	495.204	1.688.531	2.455
	Q	233.406	242.266	512.270	163.993	413.593	88.945	284		1.109		20.848		11.817							
1797	P	2500	2500	2800		2400	2400	2400						2.500				566.632	104.876	671.508	2.500
	Q	130.843	86.081	248.696		182.675	18.795	12						4.406							
1798	P	2.800		3.000		2.650								2.800				1.660.584	0	1.660.584	2.813
	Q	801.088		434.468		342.695								82.333							
1799	P	3200	3200	3300	3300	3000	3000			3000		3000						1.101.835	205.014	1.306.849	3.125
	Q	402.327	117.022	306.448	42.748	371.870	45.244			424		20.766									
1800	P	2200	2200	2400	2400	2600	2600	4000		2400	2400	2800						1.189.961	178.740	1.368.701	2.600
	Q	531.613	85.422	300.852	38.866	331.883	53.613	431		604	839	24.578									
1801	P	2600	2600	2300	2300	2100	2100	3362										1.485.788	490.979	1.976.767	2.480
	Q	364.831	364.831	495.509	103.476	625.675	22.678	373													
1802	P	1625	1625	1625	1.625	1.625	1.625											1.175.651	561.348	1.736.999	1.625
	Q	316.137	358.344	495.523	114.139	363.991	88.865														
1803	P	1900	1900	1975	1975	2550	2550											814.928	469.930	1.284.858	2.142
	Q	133.829	350.083	404.191	94.266	276.908	25.581														
1804	P	2400	2400	2400	2400	2400	2400											804.710	392.224	1.196.934	2.400
	Q	197.034	249.527	276.216	67.147	331.460	75.550														
1805	P	2500	2500	2500	2500	2375	2375											1.077.056	351.513	1.428.569	2.458
	Q	225.426	204.085	444.259	55.047	407.371	92.381														
1806	P	2200	2200	2200	2200	2350	2350									2.350		1.156.753	514.626	1.671.379	2.264
	Q	242.683	306.817	359.024	91.604	554.428	116.205									618					
1807	P	2000	2000	2000	2000	2300	2300											1.021.965	438.468	1.460.433	2.100
	Q	242.252	285.785	428.924	82.368	350.789	70.315														
1808	P	1.800		2.000														94.112		94.112	1.900
	Q	17.632		76.480																	
1809	P	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400											444.843	286.844	731.687	1.400
	Q	35.684	67.742	189.489	61.600	219.670	157.502														
1810	P	1.500	1.500	1.500	1.500	1.600	1.600											356.531	145.526	502.057	1.533
	Q	73.748	110.700	100.176	926	182.607	33.900														
1811	P	1.300	1.300	1.300	1.300	1.400	1.400											155.222	123.932	279.154	1.333
	Q	21.969	16.200	13.587	25.448	119.666	82.284														
1812	P	1600	1600	1.100	1.100	1.500	1.500											399.234	203.268	602.502	1.400
	Q	44.435	39.445	182.920	53.120	171.879	110.703														
1813	P	1.800	1.800	1.300	1.300	1.700	1.700											504.832	321.797	826.629	1.600
	Q	96.170	71.830	186.822	94.056	221.840	155.911														
1814	P	2.600	2.600	2.100	2.100	2.200	2.200											735.131	223.340	958.471	2.300
	Q	90.442	76.334	207.825	29.370	436.864	117.636														
1815	P	3.000	3.000	2.600	2.600	2.700	2.700											750.857	208.324	959.181	2.767
	Q	63.682	33.629	293.385	64.606	393.790	110.089														
1816	P	2500	2500	2400	2400	2600	2600											894.115	361.887	1.256.002	2.500
	Q	111.589	113.355	383.946	136.346	398.580	112.186														
SUBTOTAL	**Q**	**4.517.434**	**2.851.150**	**6.314.070**	**1.319.120**	**6.697.634**	**1.578.323**	**1.100**		**2.137**	**839**	**66.192**		**98.556**		**618**		**17.697.741**	**5.749.432**	**23.447.173**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	**P**	2.600	2600	2.200	2.200	2.700												621.535	288.756	910.291	2.460
	Q	68.181	96.738	274.966	192.018	278.388															
1818	**P**	2573	2.573	2.493	2.473	2.600	2.600											382.030	458.296	840.326	2.552
	Q	74.493	141.804	258.025	137.380	49.512	179.112														
1819	**P**	2.300	2.300	2.200	2.200	2.400	2.400											755.328	373.144	1.128.472	2.300
	Q	62.148	91.507	233.025	139.766	460.155	141.871														
1820	**P**	2.000	2.000	1.900	1.900	2.100	2.100											589.978	436.424	1.026.402	2.000
	Q	79.922	89.423	169.915	157.126	340.141	189.875														
1821	**P**	2.000	2.000	1.900	1.900	2.000	2.000											598.655	396.270	994.925	1.967
	Q	46.142	89.579	166.202	108.043	386.311	198.648														
1822*	**P**					1600	1600											482.686	121.256	603.942	1.600
	Q					482.686	121.256														
1823	**P**	1800	1.800	1.800	1800	1.600	1.600	1600	1600									443.796	173.415	617.211	1.700
	Q	19.063	29.769	33.836	7.034	385.870	135.560	5027	1052												
1824	**P**	1840	1.840	1.830	1830	1.800	1.800											358.207	65.388	423.595	1.823
	Q	34.480	12.587	13.455	3.820	310.272	48.981														
1825	**P**	2000	2000	1900	1900	2000	2000											189.585	86.178	275.763	1.967
	Q	16.598	19.967	22.211	2.293	150.776	62.018		1900												
1826	**P**	2370	2370	2370	2370	2370	2370		1277									371.898	234.317	606.215	2.214
	Q	75.548	108.052	109.597	23.228	186.753	103.037														
1827	**P**	2.400	2.400	2.300	2.300	2.300	2.300											379.205	160.028	539.233	2.333
	Q	75.958	60.381	56.006	22.560	247.241	74.787		2300												
1828	**P**	2.340	2.340	2.200	2.250	2.250	2.250		77									315.886	152.860	468.746	1.958
	Q	51.137	42.294	36.461	17.064	228.288	93.502														
1829	**P**	2.000	2.000	1.910	1.910	0	1.700											89.639	152.141	241.780	1.904
	Q	50.544	36.595	39.095	12.545	0	103.001														
1830	**P**	1.550	1.550	1.480	1.480	1332	1332			1200	945							579.019	287.473	866.492	1.359
	Q	67.035	55.109	85.166	53.039	424.575	178.805			2243	520										
1831	**P**	1.360	1.360	1.230	1.230	1.360	1.360			1119								392.250	289.330	681.580	1.288
	Q	77.998	77.099	79.564	57.789	233.769	154.442			919											
TOTAL	**Q**	**5.176.067**	**4.130.402**	**7.918.534**	**2.252.825**	**10.862.371**	**3.363.278**	**6.127**	**5.252**	**5.299**	**1.359**	**66.192**		**98.556**		**618**		**24.133.764**	**9.753.116**	**33.886.880**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.2 O COMÉRCIO DO AÇÚCAR MASCAVADO

Muitas das considerações feitas a propósito da análise do açúcar branco poderiam ser repetidas aqui, para o açúcar mascavado. D. Rodrigo de Souza Coutinho lastimava, em sua carta ao governo de Portugal, em 1802, a qualidade do açúcar, "apesar da superioridade que deveria ter sobre a de todos os países."[1493] Em 1818, deliberava-se que os senhores de engenho fossem registrados com suas marcas para se saber a quem pertenciam "as caixas em que se encontrassem falsidades industriosas".[1494]

Era preciso cuidar bem de um produto colonial que tinha mercados tradicionais, por isso, não obstante a indiferença do lavrador e senhor de engenho, as autoridades administrativas da colônia estavam atentas a alguns problemas.[1495]

A tabela 89 nos mostra que 1797 foi um ano de pouca importação portuguesa deste produto colonial, tendo em vista a retração das embarcações nos porto do Brasil por conta da guerra.[1496] As importações elevaram-se, em 1798, para 554.287 arrobas.

As importações de açúcar mascavado orçaram, durante o período de 1796 a 1831, o total de 13.115.896 arrobas, tendo seu ponto mais alto em 1801, com 1.100.924 arrobas, e o ponto mínimo em 1808, com 29.799 arrobas, seguidos dos anos 1822, com 56.834 arrobas; 1824, com 40.999 arrobas, e 1825, com 94.463 arrobas.

Tanto o açúcar branco como o açúcar mascavado atingiram seu pico máximo de importação portuguesa em 1801. A maior quantidade de importação de açúcar mascavado se deu nos anos que antecedem a abertura dos portos brasileiros. De 1808 a 1815, sofreu queda brusca, não ultrapassando o total de 306.623 arrobas; em 1816, retomou novamente a força

---

[1493] Correspondência entre o governador de Portugal e o governo interino da capitania de Pernambuco Arquivo do Instituo Histórico geográfico Brasileiro, 1802 e 1803. Manuscrito, documento 6, lata 8.

[1494] RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 266.

[1495] Carta do cônsul brasileiro em Hamburgo, Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, ao Sr. Marquês de Inhambupe. Hamburgo, 6 de janeiro de 1827. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-

que vinha tendo anteriormente a 1808, somando 538.041 arrobas, fator que se manteve até 1821, apesar de apresentar uma queda mínima no montante anual, um pouco abaixo de 500 mil arrobas. De 1822 até o final do período, diminuiu muitíssimo a importação de açúcar mascavado; a explicação são os países virem buscar o açúcar diretamente no Brasil, como nos atesta o próprio contador.[1497]

Os preços de importação flutuaram com a mesma variação, mecanismo este que já constatamos com o açúcar branco. A explicação é a mesma: um produto cujo preço é comandado pelo mercado internacional.

Os anos de maior preço do açúcar mascavado no comércio de importação são 1799, com o preço médio por arroba de 2.429 réis; 1815, com o preço médio de 2.183 réis a arroba, e 1818, com o preço médio de 2431 réis a arroba. Os anos de menor preço por arroba se deram em 1802, com 758 réis a arroba; 1811, com o preço médio de 767 réis a arroba, e 1831, com o preço médio de 779 réis a arroba.

A correlação preço e quantidade era positiva; a alta de preços sempre antecipava a elevação da produção, que, ao se dar, provocava convergência da produção para baixo e vice-versa.[1498] Em relação à alta dos preços de açúcar, é de se considerar que, a partir do último quartel do século 18, o açúcar de distribuição inglesa deixa de se interessar muito pelo mercado externo, pois é quase todo consumido nas próprias Ilhas Britânicas. O que era um indício de melhorias do nível da vida inglesa provocou uma carência nos mercados antes abastecidos por ingleses. O açúcar brasileiro, justamente conceituado, permitiu que Portugal

---

1834. Documento manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13.

[1496] **BGC**, 1797. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1497] **BGC**, 1820, Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

[1498] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 372.

recuperasse, desde então, esses mercados antigos, além de outros novos, suscitando-se uma crescente reexportação.[1499]

A Bahia e o Rio de Janeiro obtinham os melhores preços para a importação portuguesa deste produto. Preços, aliás, que variavam em todas as regiões brasileiras.

[1499] MACEDO, J. Borges de. **Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII**. Lisboa: Associação Industrial Portuguesa, 1963. p. 199.

Tabela 89: Importação de Portugal no Brasil: açúcar mascavado (arrobas/réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	1.250	1.250	1.650	1.650	1.250	1.250					1.650		1.250				495.824	140.553	636.377	1.400
	Q	51.406	13.113	368.573	120.690	63.430	6.750					3.997		8.418							
1797	P	1.500	1300	1.650		1.350	1.350							1.350				243.558	15.787	259.345	1.417
	Q	28.929	14.465	174.560		39.547	1322							522							
1798	P	1.800		1.900		1700								1.800				554.287		554.287	1.800
	Q	171.830		324.380		51.035								7.042							
1799	P	2.600	2.600	2600	2600	2200	2200					2.200						423.784	63.642	487.426	2.429
	Q	85.268	23.289	271.516	34.789	64.645	5.564					2.355									
1800	P	1.400	1.400	1.350	1.350	1.280	1.250	2600			1.500	1.250						434.221	52.514	486.735	1.487
	Q	133.618	19.532	242.112	26.436	56.356	6.335	55			211	2.080									
1801	P	1.600	1.600	1300	1300	1050	1050											607.633	493.291	1.100.924	1.317
	Q	252.130	77.676	348.766	412.727	6.737	2.888														
1802	P	875	875	700	700	700	700											541.998	120.420	662.418	758
	Q	139.998	45.127	371.845	69.703	30.155	5.590														
1803	P	1.100	1.100	1.050	1.050	1.350	1.350											462.004	107.331	569.335	1.167
	Q	68.945	32108	353.415	73.674	39.644	1.549														
1804	P	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700											406.272	105.762	512.034	1.700
	Q	76.196	29.670	245.374	63.318	84.702	12.774														
1805	P	1.700	1.700	1.850	1.850	1700	1.700			2800								539.390	104.713	644.103	1.900
	Q	98.029	47.140	366.034	43.322	75.301	14.251			26											
1806	P	1.600	1600	1600	1600	1750	1750											543.885	163.005	706.890	1.650
	Q	139.462	62.645	356.007	86.509	48.416	13.851														
1807	P	1.500	1500	1150	1500	1700	1700											538.342	124.566	662.908	1.508
	Q	109.757	57.607	382.067	60.018	46.518	6.941														
1808	P	1.400		1.500														29.799		29.799	1.450
	Q	4.332		25.467																	
1809	P	900	900	900	900	900	900											216.392	78.095	294.487	900
	Q	31.193	13.251	161.469	51.919	23.730	12.925														
1810	P	1.000	1000	900	900	900	900											72.671	35.069	107.740	933
	Q	13.748	27.050	42.367	684	16.556	7.335														
1811	P	700	700	800	800	800	800											101.642	24.046	125.688	767
	Q	2.530	2.000	91.996	14.473	7.116	7.573														
1812	P	1200	1200	700	700	950	950											140.546	30.608	171.154	950
	Q	11.431	9.858	117.201	12.650	11.914	8.100														
1813	P	1400	1400	900	900	1.150	1.150											191.175	115.448	306.623	1.150
	Q	9.983	27.450	160.339	69.425	20.853	18.573														
1814	P	2.000	2.000	1.600	1.600	1.500	1.500											231.975	59.587	291.562	1.700
	Q	8.509	14.742	192.818	29.590	30.648	15.255														
1815	P	2.600	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100											117.295	91.654	208.949	2.183
	Q	20.691	16.025	22.507	46.045	74.097	29.584														
1816	P	1500	1500	1350	1350	1400	1400											376.591	161.450	538.041	1.417
	Q	42.530	36.911	282.182	102.748	51.879	21.791														
SUBTOTAL	**Q**	**1.500.515**	**569.659**	**4.900.995**	**1.318.720**	**843.279**	**198.951**	**55**		**26**	**211**	**8.432**		**15.982**				**7.269.284**	**2.087.541**	**9.356.825**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	**P**	1.000	1.600	1.400	1.400	1.400												254.456	160.516	414.972	1.360
	Q	29.749	40.324	181.746	120.192	42.961															
1818	**P**	1930	1935	1930	1930	4.930	1.930											258.704	165.421	424.125	2.431
	Q	31.703	43.574	174.226	91.725	52.775	30.122														
1819	**P**	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400											279.564	155.856	435.420	1.400
	Q	28.975	28.724	209.340	105.967	41.249	21.165														
1820	**P**	1.200	1.200	1.200	1.200	1.300	1.300											197.554	183.795	381.349	1.233
	Q	27.390	44.901	128.807	110.556	41.357	28.338														
1821	**P**	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200											245.027	171.461	416.488	1.200
	Q	25.631	36.411	169.808	95.097	49.588	39.953														
1822*	**P**					800	800											28.730	28.104	56.834	800
	Q					28730	28104														
1823	**P**	900	900	900	900	800	800											47.028	33.177	80.205	867
	Q	5.178	14.650	25.959	8.876	15.891	9.651														
1824	**P**	1250	1250	1200	1200	1100	1100											18.592	22.407	40.999	1.183
	Q	1.441	5.612	6.060	3.341	11.091	13.454														
1825	**P**	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.600										56.934	37.529	94.463	1.686
	Q	7.430	10.782	15.341	828	32.420	25.919	1.743													
1826	**P**	1.700	1.700	1.700	1.700	1.650	1.650											177.356	85.982	263.338	1.683
	Q	36.424	46.383	107.880	19.763	33.052	19.836														
1827	**P**	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600											103.110	45.543	148.653	1.600
	Q	28.494	22.032	50.351	11.068	24.265	12.443														
1828	**P**	1.800	1.800	1.600	1.600	1.600	1.600											104.516	70.187	174.703	1.667
	Q	33.234	22.119	34.712	23.643	36.570	24.425														
1829	**P**	1.500	1.500	1.290	1.290	0	940											85.288	64.383	149.671	1.304
	Q	35.067	19.759	50.221	9.270	0	35.354														
1830	**P**	980	980	872	872	702	702											256.833	144.538	401.371	851
	Q	42.997	49.182	84.831	44.955	129.005	50.401														
1831	**P**	840	840	695	695	800	800											156.474	120.006	276.480	778
	Q	40.689	46.941	60.177	41.687	55.608	31.378														
TOTAL	**Q**	**1.874.917**	**1.001.053**	**6.200.454**	**2.005.688**	**1.437.841**	**569.494**	**1.798**		**26**	**211**	**8.432**		**15.982**				**9.539.450**	**3.576.446**	**13.115.896**	

onte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.3 O COMÉRCIO DO ALGODÃO

O algodão é o segundo produto da importação portuguesa no Brasil, em termos de importância. Assim como o açúcar respondeu à solicitação de um mercado internacional consumidor do produto, o algodão teve sua produção intensificada na colônia a partir das necessidades da economia capitalista em expansão.[1500]

A planta algodoeira é essencialmente tropical, e era conhecida no Brasil pelos índios desde o princípio da colonização.[1501] Utilizavam-no em rama e, pela fiação rudimentar, faziam cordas e redes para dormir e pescar. Há muitas espécies de algodão, algumas delas nativas da América, reduzidas a uma só denominação, *Gossypium barbadense*. [1502]

A cotonicultura começou a merecer atenção mais séria na segunda metade do século 18, pela conjuntura de vários fatores, levando o algodão a se desenvolver em escala comercial. A necessidade do algodão, ampliando a procura da matéria-prima, deu-se na primeira fase da Revolução Industrial na Europa, em meados do referido século. O Brasil, com abundância de terra disponíveis e próprias para essa cultura, atenderia parte dessa demanda do mercado internacional. O potencial algodoeiro passou a ser estimulado pelo governo português no Brasil colônia.[1503] Na década de 1790, multiplicaram-se as gestões oficiais, no sentido de promover a cotonicultura no Brasil. Foram contratados pesquisadores naturalistas para pesquisar, também, novos vegetais, minerais comerciáveis.[1504]

As técnicas de preparo das terras e posterior semeadura eram rústicas e simples. A queimada era regra geral antes de serem plantadas as sementes:

[1500] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980.
[1501] "O algodão é originário da Índia (o *Gossypium arboreum*)". In: AMARAL, Luiz. **História geral da agricultura brasileira, no tríplice aspecto político, social econômico**. 2. ed. São Paulo: Brasiliana, 1958. p. 3. v. 2.
[1502] RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 237
[1503] WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 150.

> Planta-se o algodão, digo o seu caroço, à enxada dando várias enxadadas em distância de 6 até 9 palmos, aprofundando pouco os golpes da enxada, para que o caroço não fique muito enterrado; pois deve ficar a superfície da terra até uma polegada de profundidade. A mesma ordem e forma se pratica na plantação da maniva, só com a diferença de se plantarem os seus troncos, enterrando-os inteiramente, os quais depois rebentam e deste tronco, que se enterra, forma-se a raiz, de que se faz a farinha. O algodão se prepara em 8 até 10 meses.[1505]

O semeador distribuía a semente em distâncias de seis a até nove palmos. Depois de se transformar em arbusto, a planta tornava-se muito resistente e não havia qualquer cuidado com a adubação, contra ervas daninhas ou poda. "O algodão pode sofrer todos os estorvos que lhe ponham assim porque o clima o produz voluntariamente e com pouco custo".[1506] Em oito a dez meses, o algodão estava florido e, um mês depois, realizava-se a primeira colheita. Dependendo da espécie e da qualidade do solo, dava três florações com igual número de colheitas, com intervalo de 20 a 25 dias, variando a época de julho a novembro. [1507]

Plantado e colhido, o algodão passava por várias fases até chegar aos portos para a exportação. Muitos produtores vendiam o algodão em caroço, ou seja, bruto. Outra forma era realizar o serviço de descaroçamento e embalagem no engenho da própria fazenda, procedimento feito geralmente de forma manual:

> O algodão se costuma apanhar nos mesmos cofos, apanhando-se com a mão aqueles capachos que estão abertos. Costuma apanhar cada pessoa duas arrobas por dia, quando tem muito algodão aberto, e menos quantidade até 8 libras por dia, quando tem pouco à proporção. O algodão costuma recolher-se o mais limpo que é possível. Depois de colhido se descaroça em engenhos nos quais trabalham várias pessoas, e costumam descaroçar 2 arrobas por dia cada um. Não

---

[1504] Ibid., p. 151; Carta Sobre Açúcar, de Manuel F., ao Conde de Funchal. Morro do Pilar, 17 de setembro de 1815. Documento manuscrito original. BN. I, 29,19,44. Microfilme-0102. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

[1505] Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetido pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

[1506] D. Thomaz José de Melo Governador de Pernambuco 1797 In: RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 237.

[1507] Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetido pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro. p. 3.

> trato de descrever o dito engenho, porque se remete um dos ditos para melhor inteligência da sua simplicidade.[1508]

Havia também a técnica de descaroçar mecanicamente, com um primitivo aparelho tocado à manivela, a "Churka" oriental.[1509]

O Brasil, na verdade, ficava à margem de novas conquistas contemporâneas, atrasando o avanço técnico. Quanto ao ensacamento, era feito de maneira primitiva, manualmente:

> Descaroçado que seja se ensaca da maneira seguinte: cose-se a boca da saca a um octógono formado de varas; este octógono está firme em altura competente, de modo que a saca não chegue ao chão, vai-se lançando o algodão pouco a pouco dentro da saca, e a pessoa que está ensacando muito bem a saca, de modo que fique o algodão o mais comprimido que é possível. Sendo o algodão bem ensacado, não pode o ensacador dar mais de uma saca por dia.[1510]

Este método foi, depois de 1811, substituído por prensas importadas de Calcutá.[1511]

O transporte do algodão das regiões produtoras até os portos para a exportação era bastante trabalhoso. A maior parte era feita por animais; os condutores se organizavam em caravanas, que demoravam meses para chegar ao porto de destino, enfrentando várias situações de riscos, especialmente as chuvas. Em alguns lugares, conseguia-se transportar por rios.

Desde 1780, o algodão passava a assumir importância gradativa na economia de mercado do Brasil. As exportações, antes modestas, passavam a ser substanciais já em 1788 e os preços, pela crescente procura dos mercados europeus, subiam constantemente, chegando a

---

[1508] Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetido pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

[1509] Dois cilindros tangentes que se moviam em sentido contrario. Havia também a descaroçadeira que era a "bolançadeira", melhor do que a "churka" possuindo mais dois cilindros e movida por tração animal ou roda d'água. In: RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 243.

[1510] Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetido pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

[1511] RIBEIRO, José J. **Pernambuco no comércio Luso-Brasileiro da transição (1780-1826).** Tese apresentada para o concurso de Livre Docência, junto ao departamento de Historia do Instituto de Letras, Historia e Psicologia de Assis. UNESP. 1980. p. 244

4.600 a 4.800 réis por arroba no Brasil.[1512] Em 1791, a demanda do algodão brasileiro recebeu um grande impulso.[1513] Há problemas sérios nas Índias Ocidentais francesas, beneficiando também o açúcar brasileiro,[1514] o preço do algodão subiu mais de 50% e a Inglaterra neste ano multiplicou suas compras por meio de Portugal.[1515]

Pela tabela 90, percebe-se que, de 1796 a 1798, a quantidade importada declinou, para começar, daí em diante, uma marcha ascendente de muita expressividade, que fez passar a importação de 222.928 arrobas, em 1798, para 682.718 arrobas, em 1804. Esse ano foi marcado pelo maior volume de importação portuguesa de algodão no período; equivale dizer que houve uma quadruplicação da produção. De 1805 até 1807, a produção se manteve relativamente neste padrão, com ligeira queda; de 1808 a 1814, sofreu forte queda: em 1808, a quantidade importada foi somente de 8.209 arrobas. Os outros anos não chegaram a atingir o volume acima de 224.247 arrobas. De 1815 a 1821, recuperou-se ligeiramente, mantendo a soma acima de 200 mil arrobas. De 1822 a 1831, a quantidade das importação tornou-se praticamente insignificante., pois os negociantes de outras Nações vinham buscar diretamente no Brasil, somando para essas elas grandes cabedais de lucros.[1516]

Durante o período aqui estudado, o porto de Lisboa era o maior centro de importação de algodão do Brasil, conforme verifica-se na tabela, assumindo quase a totalidade de 8.339.827 arrobas – importou 7.498.427 arrobas; o Porto importou somente 841.400 arrobas no total do período.

Como os preços deste produto eram condicionados pela procura internacional, verifica-se que os preços de importação variaram na mesma proporção dos preços de

---

[1512] RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis. p. 244.
[1513] GODINHO, Magalhães Vitorino. **Introdução à história econômica**. Lisboa: Horizonte, sd. p. 263.
[1514] Reflexões sobre a Balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, lata 26, pasta 4.
[1515] Reflexões sobre a Balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, lata 26, pasta 4.
[1516] **BGC**, 1825. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

reexportação, apesar de o mercado colonial ser monopolizado, justificando uma estabilidade maior dos preços.

Os preços médios mais altos atingidos pela importação, no período aqui estudado, ocorreram em 1818, custando 8.327 réis a arroba; em 1819, manteve-se nesta faixa, com pouca diferença a menos.

Nos anos que antecedem a abertura dos portos do Brasil, o pico dos preços médios se deu em 1800, chegando a custar 7.710 a arroba, mantido no ano seguinte, exatamente o período, como sabemos, em que as importações portuguesas das colônias atingiram o ponto mais alto. Esta alta de preços se explica pela quantidade importada estivesse crescendo no mesmo período. Os preços mais baixos no período deram-se de 1811 a 1813, onde não ultrapassaram 3.900 réis a arroba, fator que se repete de 1826 até 1831, fechando o período com o preço de apenas 3.402 réis a arroba.

Quando comparamos as quantidade e os preços, notamos que a alta dos preços ocorrida em 1798 estimulou a produção, que cresceu vertiginosamente de 1800 em diante, quando o ritmo da reexportação sofreu grande impulso. Nestes anos que antecedem a abertura dos portos, as quantidades aumentaram em muito e o preço convergiu para baixo, o que nos permite concluir a respeito da correlação preço e quantidade no sentido convergente, ou seja, ao aumentar a quantidade, o preço tende a abaixar. Isto se justifica, pelo enquadramento do algodão numa economia de mercado internacional, em que funcionava com maior flexibilidade a lei da oferta e da procura. A sincronia entre as quantidades e os preços de reexportação eram, neste caso, quase perfeitas. Comparando-se as flutuações do algodão com as do açúcar, notamos que o este não funcionava nessa mesma sincronia. Havia, naquele caso, certo descompasso, certo retardamento na produção em acompanhar a alta dos preços, o que explicava a convergência descompassada que se verifica no referido produto. Assim mesmo,

seríamos obrigados a dizer que, tanto o algodão quanto o açúcar, tinham seus preços e suas produções condicionados pela pressão da conjuntura mundial.[1517]

Os preços internos, em cada região brasileira, flutuavam consideravelmente, como se pode perceber na tabela. Em geral, o algodão da Bahia e de Pernambuco obtinham melhor preço pela superior qualidade. O preço do produto no Rio de Janeiro e outras regiões menos significativas eram bem menores.

É fácil deduzir, pelo que já se viu nos itens anteriores, que, após 1808, a Inglaterra passou a fazer o comércio direto com o Brasil, levando boa parte da produção de algodão daqui. Apesar de seu consumo maior de algodão, no entanto, ele era proveniente dos Estados Unidos, e era progressivo, como nos atesta Guilherme Warre, em seu relatório:

Relação do número de sacas de algodão que entraram nos portos da Grã-Bretanha desde o ano de 1800 até 1807, que mostra a diminuição da do Brasil, e o aumento do dos Estados Unidos da América e ao mesmo tempo o grande aumento da importação deste gênero: [1518]

Países	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807
Brasil	30.593	37.900	72.660	70.236	45.739	52.141	47.802	18.981
Estados Unidos	48.342	51.447	105.187	103.063	102.174	122.078	124.092	171.267
Índias Orientais	18.910	12.440	8.535	10.910	3.564	2.039	7.963	11.409
Colônias Britânicas	40.875	47.392	47.989	29.074	24.692	28.718	27.589	26.867
Conquistas Britânicas	25.660	28.219	29.843	9.382	53.537	39.047	36.384	44.753
Mais portos do mundo	24.874	8.582	9.582	10.891	5.986	4.776	6.751	9.390
Total	**189.254**	**185.980**	**273.796**	**233.556**	**235.692**	**248.799**	**250.581**	**282.667**

[1517] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática. 1980. p. 365.

[1518] "O algodão, contanto que seja de boa qualidade, pode se mandar em todo o tempo, pois sempre tem uma venda muito extensa. A quantidade que se gasta na Inglaterra das diversas qualidades, provavelmente excede muito o que o Brasil atualmente produz. O algodão de Pernambuco, sendo bem apurado, tem a maior estima [...] é preciso ter todo o possível cuidado na limpeza, porque a aparência muitas vezes vale tanto ou mais que a extrínseca bondade da qualidade da fibra, sem esses requisitos, e outras considerações muito atendível, é a rivalidade que agora encontra os algodões do Brasil com os da América Unida. A América Unida só tem uma qualidade de algodão que se possa comparar-se com o fino de Pernambuco e suposto que essa tem aqui grande estima e que a importação do algodão do Brasil tem desmerecido a dois ou três anos para cá. É, sem dúvida, que Pernambuco, Pará, Maranhão, Paraíba, Bahia, e para ordinário o Rio de Janeiro podem produzir uma grande proporção da imensa quantidade que aqui se gasta anualmente se haver o devido cuidado com esse importantíssimo objeto, tanto na cultura como preparo". Carta de Guilherme Warre a Souza Coutinho, falando sobre a formação de uma casa de comércio no Rio de Janeiro e do novo tratado de comércio. Manuscrito original, 2 de fevereiro de 1808. Arquivo da Biblioteca Nacional Rio de Janeiro, BNI 29, 20, 1, n. 113-114. Microfilme 554. Coleção Linhares.

Percebe-se, com clareza, que o Brasil tinha a maior exportação para Inglaterra, em 1802 e 1803. Os anos sucessivos apresentaram sucessivo declínio. Os Estados Unidos, por sua vez apresenta sucessivo aumento de exportação de algodão para a Inglaterra conforme se verifica na tabela do autor.

Tabela 90: Importação de Portugal no Brasil: algodão (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P		4.600	6.400	6.400	5.800	5.800	5.800	5.800	5.610	5.610	5.610		4.600				335.889	39.888	375.777	5.639
	Q		5.832	46.374	7.663	126.254	16.335	136.598	9.248	11.856	810	14.689		118							
1797	P	4.600	4.600	6.400	6.400	5.800	5.800	5.800		5.800				5.800				130.290	6.730	137.020	5.667
	Q	467	1.625	20.755		34.272	5.105	69.869		4542				385							
1798	P	4.800		6.800		6.400		6.800						6.800				222.928		222.928	6.320
	Q	10.113		31.223		86.411		90.495						4.686							
1799	P	4.300	4.300	7.200	7.200	7.200	7.200	5.800		7.000		7200						311.635	13.976	325.611	6.378
	Q	1.619	1.440	49.851	1.535	131.788	11.001	108.956		11.569		7.852									
1800	P	6.600	6.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.000		7.200	7.200	7.200						399.309	9.850	409.159	7.720
	Q	4.893	176	45.801	2.251	114.907	6603	202.256		15.110	820	16.342									
1801	P	5.280	5.280	8.800	8.800	8.800	8.800	6.720		6.720	6.720							407.235	10.802	418.037	7.324
	Q	6.966	2.261	33.893	6.129	187.183	1.860	168.814		10.379	552										
1802	P	4.960	4.960	6.560	6.560	6.560	6.560	4.480	4.480	4.960	4.960							521.965	41.140	563.105	5.504
	Q	13.075	5.040	76.555	12.881	190.382	18.600	228.739	3793	13214	826										
1803	P	4.480	4.480	7.360	7.360	7.520	7.520	5.120	5.120	5120						5.120		546.634	46.677	593.311	5.920
	Q	5.541	9.159	73.652	10.080	159.408	17.009	285.037	10.429	22.228						768					
1804	P	3.840	3.840	6.400	6.400	7360	7.360	6.080	6080	5.120	5.120					5.120		469.971	212.747	682.718	5.702
	Q	6.608	1.974	55.633	7.717	179.934	184.877	211.192	16.500	13.557	1679					3.047					
1805	P	3.840	3.840	6.720	6.720	7.680	7.680	6.720	6.720	6400	6400					6.400		534.682	31.304	565.986	6.284
	Q	7.122	1.254	70.479	3.476	259.375	18.953	177.691	6.679	13.767	942					6.248					
1806	P	4.160	4.160	6.400	6.400	7.520	7.520	6.720	6.720	6400	6.400					7.520		464.023	47.876	511.899	6.356
	Q	5.446	1.040	56.180	6.273	211.577	33.676	172.942	6.457	10.668	430					7.210					
1807	P	4.160	4.160	6.720	6.720	7.680	7.680	6.720	6.720	6.400						7.680	7.680	576.063	56.429	632.492	6.575
	Q	4.409	867	96.616	5.833	258.790	31.413	196.329	15.658	10.685						9.234	2.658				
1808	P	5.120		7.040						6.400								8.209		8.209	6.187
	Q	63		7.703						443											
1809	P	4160		5000	5600	5920	5920	5120	5120	4800								195.725	28.522	224.247	5.205
	Q	213		32.449	3.182	62.263	17.737	93.503	7.603	7297											
1810	P	4.160	4.160	5.760		6.400	6.400	5.120	5.120	4800								99.229	3.440	102.669	5.240
	Q	180	140	6.188		24.992	3.010	63.420	290	4.449											
1811	P	3.000	3.000	3.200	8.200	3.840	3.840	3.200	3.200	2880	2880							41.185	6.329	47.514	3.724
	Q	203	225	5.096	110	4.594	450	27.878	5.532	3414	12										
1812	P	3840	3840		3.520	3.520	3.520	3520	3520	3200	3200					2880		52.088	3.365	55.453	3.456
	Q	251	207	3.363		17.860	624	23.195	2.484	6.481	50					938					
1813	P	4.000		4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	3.600						3200		115.012	14.156	129.168	3.867
	Q	182		6.701	950	66.182	10.308	36.954	2.898	3.978						1015					
1814	P	4.800	4.800	5.400	5.400	6.000	6.000	5000	5000	4000	4000					5000		157.739	12.610	170.349	5.036
	Q	610	659	16.593	550	73.464	3.342	56.806	7.781	4.863	278					5.403					
1815	P	7.200		6.600	6.600	7.500	7.500	6.000	6.000	4.400	4.000					7.500		223.508	18.990	242.498	6.330
	Q	961		16.688	1.995	82.720	8.536	107.401	7.470	7.520	989					8.218					
1816	P	5600		7200	7200	8200	8200	7500	7500	5600	5600					8.000		187.456	26.941	214.397	7.060
	Q	3.500		8.812	2.262	70.864	9.951	84.731	14.448	11.925	280					7624					
SUBTOTAL	**Q**	**72.422**	**31.899**	**760.605**	**72.887**	**2.343.220**	**399.390**	**2.542.806**	**117.270**	**187.945**	**7.668**	**38.883**		**5.189**		**49.705**	**2.658**	**6.000.775**	**631.772**	**6.632.547**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	5.600	5.600	8.000	8.000	8.200		8.000	8.000	6.000	6.000					7200		263.592	25.075	288.667	7.060
	Q	2.248	441	10.110	4.686	63.523		161.446	17.979	13.419	1.969					12.846					
1818	P	6400	6400	8544	8544	7.000	9.600	8.832	8.832	8.735	8.735					9150	9150	214.907	27.331	242.238	8.327
	Q	1.370	150	56.347	1.658	45.974	4.912	82.437	18.386	9.759	2.068					19.020	157				
1819	P	6.400	6.400	8.320	8.320	8.960	8.960	8.320	8.320	8.320	8.320					8.320		188.823	21.078	209.901	8.087
	Q	769	402	11.911	4.587	57.080	5.676	84.713	9.359	8.907	1.054					25.443					
1820	P	6.000	6.000	5.800	5.800	6.800	6.800	6.000	6.000	4.800	4.800					6.800		203.457	28.301	231.758	5.964
	Q	6.173	509	4.143	2.257	64.315	6.104	98.102	18.046	8.895	1.385					21.829					
1821	P	5.000	5.000	4.600	4.600	6.000	6.000	5.500	5.500	4.000	4.000					6.000		133.868	13.970	147.838	5.109
	Q	95	909	10.091	2.423	60.923	7.784	37.399	2.785	4.131	69					21.229					
1822*	P					5515												31.327		31.327	5.515
	Q					31327															
1823	P	4000	4000	4800	4800	4160	4160	4.800	4.800	4.000						4.960		68.710	2.629	71.339	4.448
	Q	260	701	12.079	886	15.516	247	34202	795	3304						3.349					
1824	P		5.185			5.120	5.120	5.120	5.120	4800	4800					5.440		17.008	2.034	19.042	5.088
	Q		247			6.655	352	8646	1285	1255	150					452					
1825	P		6.400	6.400		7.680	7.680	6400	6400	6400	6400					7.360		37.991	14.299	52.290	6.791
	Q		85	75		11.746	4.528	19124	9551	2911	135					4.135					
1826	P	4.000	4.000	4.400	4.400	4.370	4.370	4200	4200	3600	3600							56.998	17.557	74.555	4.114
	Q	810	1.082	2.481	786	7.647	2.862	39.768	12085	6292	742										
1827	P	4.100	4.100	4.500	4.500	4.500	4.500	4250	4250	3700	1100					4.400		101.970	15.053	117.023	3.991
	Q	1.320	1.028	11.733	1.400	31.669	6.240	46217	5501	7503	884					3528					
1828	P		4.200	3.600	3.600	4.000	4.000	3800	3800	3200	3200					3.400		34.969	7.876	42.845	3.680
	Q		104	2.918	1.532	7.183	2.946	16442	3240	5725	54					2.701					
1829	P		3.100	3.450	3.450		3.435	2900	2900	3500						3.500		20.126	7.160	27.286	3.279
	Q		562	671	304		2.530	12430	3764	1301						5.724					
1830	P	3.220	3.220	3.740	3.754	4.200	4.200	4060	4060	2800	2800					4.200		55.438	8.250	63.688	3.659
	Q	425	48	2.685	305	5.856	1.421	34920	6391	5739	85					5.813					
1831	P		3.220	3.200	3.200	4.000	4000	3.500	3.500	2700	2700					4.000		68.468	19.015	87.483	3.402
	Q		90	7.390	2.115	23.017	7.800	27.472	8785	5409	225					5.180					
TOTAL	**Q**	**85.892**	**38.257**	**893.239**	**95.826**	**2.775.651**	**452.792**	**3.246.124**	**235.222**	**272.495**	**16.488**	**38.883**		**5.189**		**180.954**	**2.815**	**7.498.427**	**841.400**	**8.339.827**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.4 O COMÉRCIO DO TABACO

O sexto produto na hierarquia da exportação colonial, em termos de valores de 1796 a 1831, era o tabaco. A importação portuguesa desse produto deu-se praticamente em apenas uma região brasileira: a Bahia; Rio de Janeiro, Pernambuco e Pará fizeram pequenas remessas. Pernambuco fez uma só remessa em 1796, quando exportou apenas 951 arrobas ao preço de 1.600 réis. Rio de Janeiro, em 1823, com 2.623 arrobas a 2.600 réis a arroba; em 1824, com 1.760 arrobas a 2.000 réis a arroba, e, em 1826, com 17.980 arrobas a 1.400 réis a arroba. Pará fez uma só remessa em 1823, com apenas 100 arrobas ao preço de 2.600 réis a arroba. Nos demais anos do período aqui estudado, a Bahia dominou sozinha o cenário da exportação de tabaco; o ano de maior expressão, em termos de quantidade, foi 1799, com a quantidade de 483.120 arrobas ao preço de 2.600 réis a arroba, seguido do ano de 1805, que atingiu quase a mesma cota, com a quantidade de 414.271 arrobas a 1.350 réis a arroba, valor consideravelmente mais baixo nesse ano. A menor importação se deu em 1828, com apenas 31.884 arrobas, no valor de 1.625 réis a arroba. De 1823 a 1831 foram anos marcados por uma forte retração no mercado do tabaco, conforme se verifica na tabela 91.

Pode-se dizer que esta não foi a totalidade da produção baiana, pois uma quantidade considerável de tabaco era anualmente remetida para a África, com o objetivo de resgatar escravos. O tabaco que se importava por Portugal era usado, além da reexportação, na industrialização de cigarros e similares. O preço de importação esteve em ascensão até 1799, quando atingiu seu ponto mais alto, declinando gradativamente, com pequenas oscilações, até 1819. Já em 1829, subiu novamente, chegando a atingir 2.269 réis a arroba, permanecendo neste valor até 1823, quando subiu ainda mais para 2.537 réis a arroba. Os anos seguintes foram marcados pela retração significativa dos preços.

Tabela 91: Importação de Portugal no Brasil: tabaco (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P			1.600		1.600												357.945		357.945	1.600
	Q			356.994		951															
1797	P			1.600														273.457		273.457	1.600
	Q			273.457																	
1798	P			1.600														332.343		332.343	1.600
	Q			332.343																	
1799	P			2600														483.120		483.120	2.600
	Q			483.120																	
1800	P			2.200														154.476		154.476	2.200
	Q			154.476																	
1801	P			1.400														3.733		3.733	1.400
	Q			3.733																	
1802	P			1.400														354.195		354.195	1.400
	Q			354.195																	
1803	P			1600														261.602		261.602	1.600
	Q			261.602																	
1804	P			1350														308.435		308.435	1.350
	Q			308.435																	
1805	P			1350														414.271		414.271	1.350
	Q			414.271																	
1806	P			1600														242.369		242.369	1.600
	Q			242.369																	
1807	P			1300														306.069		306.069	1.300
	Q			306.069																	
1808	P			1500														36.030		36.030	1.500
	Q			36.030																	
1809	P			1450														202.516		202.516	1.450
	Q			202.516																	
1810	P			1600														196.137		196.137	1.600
	Q			196.137																	
1811	P			1600														158.344		158.344	1.600
	Q			158.344																	
1812	P			849														105.980		105.980	849
	Q			105.980																	
1813	P			1.400														106.830		106.830	1.400
	Q			106.830																	
1814	P			1.639														204.340		204.340	1.639
	Q			204.340																	
1815	P			1.384														222.797		222.797	1.384
	Q			222.797																	
1816	P			1435														190.387		190.387	1.435
	Q			190.387																	
SUBTOTAL	**Q**			**4.914.425**		**951**												**4.915.376**		**4.915.376**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P			1.543														127.547		127.547	1.543
	Q			127.547																	
1818	P			1976														181.004		181.004	1.976
	Q			181.004																	
1819	P			1.768														179.765		179.765	1.768
	Q			179.765																	
1820	P			2.269														82.919		82.919	2.269
	Q			82.919																	
1821	P			2.458														130.341		130.341	2.458
	Q			130.341																	
1822	P																				
	Q																				
1823	P	2600		2410						2600								42.779		42.779	2.537
	Q	2.623		40.056						100											
1824	P	2000		1950														83.440		83.440	1.975
	Q	1.760		81.680																	
1825	P			1.587														53.614		53.614	1.587
	Q			53.614																	
1826	P	1.400		1.600														97.874		97.874	1.500
	Q	17.980		79.894																	
1827	P			1.600														89.465		89.465	1.600
	Q			89.465																	
1828	P			1.625														31.884		31.884	1.625
	Q			31.884																	
1829	P			1.625														95.420		95.420	1.625
	Q			95.420																	
1830	P			1.625														115.174		115.174	1.625
	Q			115.174																	
1831	P			1625														56.186		56.186	1.625
	Q			56.186																	
TOTAL	**Q**	**22.363**		**6.259.374**		**951**				**100**								**6.282.788**		**6.282.788**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.5 O COMÉRCIO DOS COUROS SECOS

Neste período analisamos os couros secos, que ocupavam o terceiro lugar, em termos de valores dos produtos importados por Portugal na colônia brasileira, e tinha aplicação variadíssima na indústria de manufaturas européia.[1519]

As quantidades importadas de maior expressão aconteceram em 1796, com 3.933.477 arrobas ao preço de 2.080 réis a arroba. Já os anos seguintes sofreram sucessivas quedas, com ligeiras flutuações, chegando à quantidade mínima em 1808, com apenas 5.420 arrobas, ao preço de 1.580 réis a arroba.

O ano de 1818 foi marcado por uma soma considerada de 1.601.703 arrobas, a 2.267 réis a arroba, fator que não se repetia desde 1797. Os anos seguintes sofreram vertiginosa queda, em termos de quantidade, e uma assustadora elevação de preços, chegando a 5.200 réis a arroba. Este fenômeno não se dá nos anos que antecedem a abertura dos portos. Percebe-se que a demanda por couros secos é grande e a oferta muito fraca, fazendo, assim, aumentar consideravelmente o preço do produto.

[1519] SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil (1500-1820)**. 6. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1969. p. 168; ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 385.

Tabela 92: Importação de Portugal no Brasil: couros secos (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	2.080	2.080	2.080		2.080	2.080	2.080	2080	2.080	2.080	2080	2080	2080	2080	2080	2080	3.781.587	151.890	3.933.477	2.080
	Q	2.079.704	107.314	153.957		1.330.290	44.250	186.076		10.352	326	10.432		10.776							
1797	P	2080	2080	1600		2080	2080	2080	2080	900	900			2080	2080			977.485	120.450	1.097.935	1.822
	Q	770.813	103.800	11.473		177.360	16.650	5430		3.326				9.083							
1798	P	2240	2.240	1.856		2240	2240	2240	2240	1000	1000			2240	2240			278.316		278.316	1.980
	Q	48.330		229.986																	
1799	P							2400	2400									1.621		1.621	2.400
	Q							1.621													
1800	P	2.880	2.880	2.880	2.880			1000	1000	850	850	850	850					256.307	4.165	260.472	1.692
	Q	157.001	3.636	78.451	446			13.414		6811	83	630									
1801	P	2100	2100	1.900	1.900					880	830	880	880					504.248	94.663	598.911	1.434
	Q	386.209	90.350	109.225	4.228					8814	85										
1802	P	1760	1760	1.760	1.760					850	850							182.703	80.217	262.920	1.457
	Q	128.370	75.328	43.458	3.151					10.875	1.738										
1803	P	1760	1760	1.760	1760				750	750	750							185.452	100.843	286.295	1.327
	Q	122.118	97.360	47.819	2.301				1.182	14.765						750					
1804	P	2080		2.080	2080			800	800	800	800					28		237.388	7.780	245.168	1.184
	Q	216.244		18.418	6.230			470		1.506	800					750	750				
1805	P	2240	2240	2.240	2240						800					557		384.547	242.747	627.294	1.720
	Q	244.113	237.031	140.434	5.336						380										
1806	P	2080	2080	2.080	2080					1000	1000							693.357	188.501	881.858	1.720
	Q	460.741	181.382	218.776	7.119					13.840											
1807	P	2.080	2080	2.080	2080	2080												316.073	177.555	493.628	2.080
	Q	209.578	168.579	99.642	8.976	6.853															
1808	P	1.760		1.400														5.420		5.420	1.580
	Q	620		4.800																	
1809	P	1.920	1.920	1.920						800	800							124.248	54.430	178.678	1.472
	Q	54.867	54.430	58.565						10.816											
1810	P	1.920	1.920	1.920														139.526	138.175	277.701	1.920
	Q	93.617	138.175	45.909																	
1811	P	1920	1920	1920						800	2188							34.532	34.503	69.035	1.750
	Q	25.782	34.503	6.562						2188											
1812	P	1600	1600	1.750	1.750					960								116.860	103.603	220.463	1.532
	Q	69.271	94.199	38.003	9.404					9.586											
1813	P	1.920		1.920	1.920		1.300			1000	1000							116.445	4.750	121.195	1.510
	Q	85.896		27.844	4.396		214			2.705	140										
1814	P	2.000	200	2.000	2.000			1100										219.326	74.743	294.069	1.460
	Q	165.518	69.187	47.671	5.556			6.137													
1815	P	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400			2.400	2400					2400		297.839	181.257	479.096	2.400
	Q	213.168	160.834	73.009	17.701	3.096	568			8.537	2154					29					
1816	P	3000	3000	3000	3000													319.622	116.899	436.521	3.000
	Q	226.671	95.819	92.951	21.080																
SUBTOTAL	**Q**	**5.758.631**	**1.711.927**	**1.546.953**	**95.924**	**1.517.599**	**61.682**	**213.148**	**1.182**	**104.121**	**5.706**	**11.062**		**19.859**		**1.529**	**750**	**9.172.902**	**1.877.171**	**11.050.073**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	2.000	2.000	2.800	2.800													151.136	132.271	283.407	2.400
	Q	121.723	122.449	29.413	9.822																
1818	P	2490	2496	2400	2400			1280		2.400	2400							1.457.063	144.640	1.601.703	2.267
	Q	1.422.827	135.947	31.424	5.493			1385		1.427	3200										
1819	P	2.400	2.400	2.560	2.560					2400								113.648	60.507	174.155	2.464
	Q	84.499	58.499	28.535	2.008					614											
1820	P	3.200	3.200	2.800	2.800					2.000								124.985	108.626	233.611	2.800
	Q	105.758	102.047	18.966	6.579					261											
1821	P	3.840	3.840	3.200	3.200			900		0								308.769	110.957	419.726	2.996
	Q	69.807	104.653	22.398	6.304			216564		0											
1822	P									0											
	Q									0											
1823	P	3600	3600	3400	3400			2000		3.400								42.022	25.149	67.171	3.233
	Q	26.956	24.285	12.885	864			252		1.929											
1824	P	4800	4800	4800						4.160	4160					4.160		58.627	41.392	100.019	4.480
	Q	52.943	41.011	1.714						1.985	381					1985					
1825	P	5.000	5.000	4.800	4.800					2.000	2000							40.338	76.488	116.826	3.933
	Q	33.716	76.264	3.609	195					3.013	29										
1826	P	5.200	5.200	5.200	5.200													28.785	58.098	86.883	5.200
	Q	26.623	57.817	2.162	281																
1827	P	5.200	5.200	5.200	5.200	5.200												56.185	55.396	111.581	5.200
	Q	45.488	51.681	10.238	3.715	459															
1828	P	4.800	4.800		4.600	4.800												26.766	65.380	92.146	4.750
	Q	26.661	59.031		6.349	105															
1829	P	4.580	4.580	4.580	4.580	2450				1.600								55.060	85.986	141.046	3.728
	Q	47.598	83.654	2.332	2.332	96				5.034											
1830	P	4.800	4.800	4.352	4.352	4.352				2.000								62.838	54.130	116.968	4.109
	Q	44.945	47.332	8.215	6.798	815				8.863											
1831	P	4360		3940	3900	4350				2.000								62.350	3.419	65.769	3.710
	Q	47.737		10.548	3.419	129				3.936											
TOTAL	**Q**	**7.915.912**	**2.676.597**	**1.729.392**	**150.083**	**1.519.203**	**61.682**	**431.349**	**1.182**	**131.183**	**9.316**	**11.062**		**19.859**		**3.514**	**750**	**11.761.474**	**2.899**	**14.661.084**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.6 O COMÉRCIO DO ARROZ

O arroz, no período aqui estudado, ocupava o quinto lugar no comércio de importação portuguesa no Brasil. Era um produto relativamente recente nas importações portuguesas no Brasil, de fácil cultivo, mas trabalhoso no preparo:

> O arroz se prepara em até 5 até 6 meses. Também por entre as mesmas plantas (algodão) se produz o gergelim, o jerimum, o milho e feijão, a batata e diferentes qualidades de arroz. Do arroz se apanha unicamente a espiga, ficando toda a palha na roça. Apanhando que seja costuma-se assoalhar para ficar bem seco. O preparo de descascar e ensacar é sempre por conta de quem o exporta para o Reino. Costuma-se descascar em pilão e também em moinhos, porém, sempre é preciso ser passado pelos pilões para ficar mais bem limpo.[1520]

A produção tinha um mercado seguro no Reino, o que estimulou a produção no Brasil, atraindo a atenção de numerosos empresários portugueses no fim do período colonial.[1521]

A importação deste produto tinha um ritmo crescente no conjunto dos anos, chegando a atingir o ponto máximo, em termos de quantidade, em 1817, de 1.167.398 arrobas ao preço de 1.096 réis a arroba, teve flutuações de 1796 até 1801, quando, então, firmou-se a tendência crescente do volume das importações. A produção havia passado de 348.489 arrobas, em 1797, para 777.592 arrobas, em 1806, o que significa ter duplicado em dez anos; nos dez anos seguintes, duplicou novamente.

A maior parte do produto era consumida internamente, equivalendo dizer que o arroz era tipicamente um produto de mercado interno. Seu preço deveria sentir menos a pressão dos preços internacionais.[1522]

Os preços do produtos subiram consideravelmente nos anos depois da abertura dos portos; a importação flutuou nos primeiros anos, firmando-se a tendência altista de 1801 em

---

[1520] Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetido pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

[1521] ALDEN, Dauril Manoel Luis Vieira. An entrepreneur in Rio de Janeiro during Brazil's eighteenth century agriculture renaissance. **The Hispanic American Historical Review**, v. XXXIX, n. 4, p. 521, Nov. 1959.

[1522] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 392.

diante, período em que cresceu, na mesma proporção, a quantidade importada por Portugal no Brasil. De 1801 a 1803, esta correlação se manteve; daí em diante, a quantidade continuou a crescer, mas o preço tendeu para a baixa até 1806.

Não sendo este produto destinado ao mercado externo, seria de se esperar que os preços fossem mais estáveis. Mas, sendo um produto novo e muito procurado no mercado português, gozando de proteção especial, os preços tenderam a flutuar mais intensamente e aumentar o preço por arroba, como se verifica no gráfico 88. Essa flutuação dos preços não ocorreu apenas em relação ao exterior; variou também quando consideramos as principais regiões brasileiras. A explicação para tal fato decorre da diferença de qualidade do produto nas variadas regiões brasileiras.

Tabela 93: Importação de Portugal no Brasil: arroz (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	750	750	700	700	1.200		720	720	638	638	638		750				270.151	170.084	440.235	771
	Q	30.988	108.128	10.777	5.400	38		191.239	44948	35272	11608	559		1316							
1797	P	750	750	750				720	720	650	650			750				251.357	97.132	348.489	724
	Q	49.476	76.852	4.516				146.501	20280	46345				4.519							
1798	P	750						750	750	800				750				459.836		459.836	760
	Q	146.760						238.858		59.618				14.600							
1799	P	500	500	500	500	600		800		800								265.038	78.294	343.332	640
	Q	20.060	77.862	11.308	432	1.778		185.475		46.417											
1800	P	700	700	700	700	700		850		850	850							421.087	28.938	450.025	760
	Q	37.784	17.040	7.744	600	1.061		294.950		79.548	11.298										
1801	P	725	725	725		725		800	800	800	800							262.249	78.318	340.567	755
	Q	22.764	61.638	2.637		756		205200	8400	30.892	8.280										
1802	P	825	825	825		825		975	975	975	975							336.112	74.993	411.105	885
	Q	14.398	57.779	1.550		760		261.187	9964	58217	7.250										
1803	P	1100	1100	1.100	1.100	1100		1150	1150	1150	1150							373.181	156.188	529.369	1.120
	Q	13.242	124.168	12.146	3.960	3.262		241711	28.060	102.820											
1804	P	1000	1000	100	1.000	1000	100	1100	1100	1.150	1.150							187.288	233.544	420.832	870
	Q	22.299	128.840	13.617	19.055	10.763	19.894	50.825	50825	89.784	14.930										
1805	P	830	830	830	830	830	830	1050	1050	1050	1050							474.501	162.355	636.856	918
	Q	61.743	122.626	29.585	7.045	35.179	696	253301	26188	94.693	5800										
1806	P	800	800	800	800	800		800	800	800	800					800		501.682	275.910	777.592	800
	Q	41.310	182.895	39.583	24.115	2.487		339.922	53.500	78.074	15.400					306					
1807	P	800	800	800	800	800		900	900	900	900							431.492	163.776	595.268	840
	Q	39.862	107.492	37.235	13.760	2.243		285.489	42.524	66663											
1808	P	750		750														20.563		20.563	750
	Q	15.050		5.513																	
1809	P	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850							205.979	61.449	267.428	850
	Q	7.408	24.084	20.692	5.000	1.998	3.520	169.773	28.845	6.108	0										
1810	P	1200	1200	1.200	1.200	1200	1200	800	800	800	800							326.452	70.899	397.351	1.040
	Q	12.024	46.885	26.148	924	2.020	0	202316	23090	83.944	0										
1811	P	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1250	1250	1250	1250							233.672	172.150	405.822	1.220
	Q	11.694	55.039	9.296	20.660	8.076	3.520	127.033	71.536	77573	21.395										
1812	P	800	800	950	950	1.000	1.000	1050	1050	1050	1050							522.630	162.699	685.329	970
	Q	30.936	68.634	24.219	19.590	7.519	2.040	330825	55.300	129.131	17.135										
1813	P	1.000	1000	1.000	1.000	1.000	1.000	1200	1200	1200	1200							400.849	226.425	627.274	1.080
	Q	54.073	65.065	24.081	35.176	4.330	5.264	226299	105.220	92.066	15.700										
1814	P	800	800	1.200	1.200	800	800	1000	1000	1000	1000							404.413	242.698	647.111	960
	Q	18.012	89.556	32.580	22.347	4.437	10.825	224.138	106.455	124.346	13515					900					
1815	P	1.000	1.000	1.200	1.200	1.000	1.000	1200	1200	1.200	1200					50		521.853	343.283	865.136	1.023
	Q	41.307	133.000	52.508	59.875	5.625	9.555	289.887	110.893	132.526	29960										
1816	P	975	975	1075	1075			800	800	800	800							536.513	275.830	812.343	913
	Q	27.564	102.050	55.160	61.400			325018	112.000	127.971	380					800					
SUBTOTAL	**Q**	**718.754**	**1.649.633**	**420.895**	**299.339**	**92.294**	**55.314**	**4.589.947**	**898.028**	**1.562.008**	**172.651**	**559**		**20.435**		**2.006**		**7.406.898**	**3.074.965**	**10.481.863**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	1.000	1.000	1.400	1.400			1300	1300	900	900					665		434.651	732.747	1.167.398	1.096
	Q	10.610	43.852	26.127	13.335			199.456	654.195	198.458	21.365										
1818	P	1540	1540	1200	1200	1.200	1.200	1100	1100	1.100	1100							360.578	247.935	608.513	1.228
	Q	16.631	77.985	14.755	7.920	2.483	565	182757	142.775	142.952	18690					1.000					
1819	P	1.200	1.200	1.200	1.200			1200	1200	1100	1100					1.890		421.204	115.094	536.298	1.254
	Q	18.196	71.184	25.885	13.885			247.241	11.795	128.882	18230					1.000					
1820	P	1.000	1.000	1.000	1.000			900	900	900	900					660		404.167	236.475	640.642	918
	Q	6.306	60.180	13.892	15.725			235.667	137.520	147.402	23.050					900					
1821	P	900	900	1.100	1.100	2.000		900	900	800	800					233		369.786	91.224	461.010	963
	Q	20.000	77.275	5.185	2.810	2.500		216.564	4429	125.537	6710										
1822	P																				
	Q																				
1823	P	1000	1000	1060	1060			800	800	800						800		411.427	163.644	575.071	915
	Q	19.801	12.424	855	36.050			222480	115.170	165.826						2465					
1824	P	1350	1350	1400	1400			1200	1200	1200	1200					1.200		303.652	221.792	525.444	1.278
	Q	33.087	55.700	18.420	1.676			135689	54200	58228	110.216					58.228					
1825	P	1.200	1.200	1.300	1.300		1.300	1300	1300	1300	1300							173.103	172.986	346.089	1.278
	Q	26.184	91.144	5.741	3.090		928	43997	51.004	97181	26.820										
1826	P	1.920	1.920	1.350	1.350	1.350	1.350	1000	1000	950	950							193.154	135.609	328.763	1.314
	Q	17.980	72.405	10.945	1.352	553	8.244	36.686	32672	126.990	20.936										
1827	P	1.800	1.800	1.350	1.350	1.350	1.350	1200	1200	1200	1200						1200	349.157	175.776	524.933	1.364
	Q	17.860	56.604	10.207	13.352	244	348	161939	89.104	158.907	15.732						636				
1828	P	1.800	1.800	1.350	1.350	1.350	1.350	1200	1200	1200	1200							268.890	204.764	473.654	1.380
	Q	45.651	72.780	7.030	23.104	248	360	49484	67624	166.477	40.896										
1829	P	1.000	925	720	720		800	790	790	700	700					800		334.295	273.008	607.303	795
	Q	35.970	131.100	15.109	13.640		252	145.733	80224	136.992	47.792					491					
1830	P	880	880	652	652	660	660	604	604	600	600					600		199.151	241.176	440.327	672
	Q	26.235	68.328	13.828	14.336	230	548	2506	132384	155.921	25.580					431					
1831	P	1390	840	670	670		680	635	635	600	600							301.678	197.192	498.870	747
	Q	32.813	29.802	2.731	16.960		798	134.777	103964	131.357	45.668										
TOTAL	**Q**	**1.046.078**	**2.570.396**	**591.605**	**476.574**	**98.552**	**67.357**	**6.604.923**	**2.575.088**	**3.503.118**	**594.336**	**559**		**20.435**		**66.521**	**636**	**11.931.791**	**6.284.387**	**18.216.178**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.7 O COMÉRCIO DO CACAU

Este era o sétimo produto na pauta de importação portuguesa no Brasil e se destinava ao mercado interno português e à reexportação.

O ponto alto de importação no período aconteceu em 1812, com 898.834 arrobas no valor de 900 réis a arroba, preço proporcionalmente baixo em relação aos demais anos.

Os preços de importação acompanharam a flutuação dos preços de reexportação. De certa forma, há relação entre preços e quantidades, na medida em que a alta dos preços era acompanhada por um aumento da produção e vice-versa. Houve certo retraso nesse acompanhamento, justificado pela necessidade de adaptar a produção ao ritmo do consumo e aos problemas dos transportes, que não mantinham um ritmo regular.[1523]

[1523] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 399.

Tabela 94: Importação de Portugal no Brasil: cacau (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P			2.850	2.850			2.850	2850	2.090	2.090							44.507	4.018	48.525	2.597
	Q			70	58			240	41	44197	3919										
1797	P			2850				2850		2100								74.345		74.345	2.600
	Q			20				41		74284											
1798	P			2850				3000		2200								94.869		94.869	2.683
	Q			12				490		94.367											
1799	P	3200		3200				3200		3200								85.482		85.482	3.200
	Q	926		36				218		84.302											
1800	P	2.400		2.400				2400		2400	2400							155.110	3.734	158.844	2.400
	Q	27.111		3.768				784		123.447	3.734										
1801	P	1900	1900	1.900						1900	1900							66.509	1.884	68.393	1.900
	Q	1.974	460	1.484						63.051	1.424										
1802	P							1150		1150	1150							139.770	6.210	145.980	1.150
	Q							311		139459	6.210										
1803	P									1600								183.972		183.972	1.600
	Q									183.972											
1804	P			1.750						1.750	1.750							6.510	5.230	11.740	1.750
	Q			323						6.187	5.230										
1805	P			3.100						3100	3100							96.234	2.860	99.094	3.100
	Q									96.234	2860										
1806	P	2400	2400	2.400				2400		2400	2400							209.898	20.460	230.358	2.400
	Q	3.181	14.603	138				361		206.218	5.857										
1807	P			2.300						2300	2300							155.709		155.709	
	Q			10.735						144.974											
1808	P																				
	Q																				
1809	P	2600					2600			2600								206.605	941	207.546	2.600
	Q	1.388					941			205.217											
1810	P					1800				1800								106.213		106.213	1.800
	Q					1.000				105.213											
1811	P									1500	1500							56.869	8.397	65.266	1.500
	Q									56869	8.397										
1812	P									900	900							890.050	8.784	898.834	900
	Q									890.050	8.784										
1813	P	1.200								1200	1200							79.113	8.300	87.413	1.200
	Q	1.880								77.233	8.300										
1814	P	1.600								1600	1600							134.163	15.300	149.463	1.600
	Q	1.820								132.343	15.300										
1815	P									2.000	2000							130.436	14.839	145.275	2.000
	Q									130.436	14.839										
1816	P									2000	2000							127.827	6.000	133.827	2.000
	Q									127.827	6000										
SUBTOTAL	**Q**	**38.280**	**15.063**	**16.586**	**58**	**1.000**	**941**	**2.445**	**41**	**2.985.880**	**90.854**							**3.044.191**	**106.957**	**3.151.148**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P									2000	2000										
	Q									116.081	9.875							116.081	9.875	125.956	2.000
1818	P									2.000	2000										
	Q									91.546	9627							91.546	9.627	101.173	2.000
1819	P									2000	2000										
	Q									67.075	3788							67.075	3.788	70.863	2.000
1820	P									2.000	2.000										
	Q									97.312	3.420							97.312	3.420	100.732	2.000
1821	P									2300	2300										
	Q									90.144	3533							90.144	3.533	93.677	2.300
1822	P																				
	Q																				
1823	P									1800											
	Q									100.762								100.762		100.762	1.800
1824	P									2000	200					2.000					
	Q									180.102	6.999					18.102		198.204	6.999	205.203	1.400
1825	P	2.000								2000	2000										
	Q	1.316								61.942	7.406							63.258	7.406	70.664	2.000
1826	P									1800	1800										
	Q									60.455	4.921							60.455	4.921	65.376	1.800
1827	P									1800	1800										
	Q									116.906	6.993							116.906	6.993	123.899	1.800
1828	P									1400	1400										
	Q									62.081	11.735							62.081	11.735	73.816	1.400
1829	P	1.275								850	850										
	Q	1.960								68.479	226.408							70.439	226.408	296.847	992
1830	P									600	600										
	Q									87.757	15.594							87.757	15.594	103.351	600
1831	P									650	650										
	Q									30.295	16.549							30.295	16.549	46.844	650
TOTAL	**Q**	**41.556**	**15.063**	**16.586**	**58**	**1.000**	**941**	**2.445**	**41**	**4.216.817**	**417.702**					**18.102**		**4.296.506**	**433.805**	**4.730.311**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.8 O COMÉRCIO DO CAFÉ

O café era um dos mais novos produtos de importações portuguesas no Brasil e exigia uma técnica toda especial, tanto no processo do plantio como no preparo para a exportação:

> Pelo que respeita ao café, ele se semeia primeiramente em terra mimosa, e preparada para este fim; e, depois de ter um ano, planta-se ajustadamente, ou como o terreno o permite; porque a arvore do café se produz melhor nos terrenos inclinados, sendo pedregosos, do que em outro algum terreno. O café se conserva melhor em casca do que descascado; a melhor forma para descascar é colocá-lo de molho por 24 horas e depois esfregá-lo com as mãos, que deste modo lhe cai fora toda a casca e depois o deitá-lo ao sol a secar.[1524]

Em termos de valores, a importação de café ocupava o oitavo lugar no *ranking* dos produtos brasileiros importados por Portugal. Em 1797, apresentou um aumento absolutamente grande de importação, passando de 12.265 arrobas, em 1796, para 77.957 arrobas, em 1797, retrocedendo de 1798 a 1799. De 1800 em diante, a produção cresceu consideravelmente, chegando a atingir o ponto máximo em 1812, com o total de 134.532 arrobas, quantidade importada que se aproximou a 1807, 1816, 1828 e 1830, com 133.161 arrobas.

Percebe-se que a quantidade de importação aumentou e os preços retraíram-se. Os preços de importação oscilaram juntamente com os de reexportação, indicando que era um produto típico do mercado internacional. O preço interno do produto também variou; em alguns anos, houve coincidências de preços.

[1524] Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetido pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798. (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

Tabela 95: Importação de Portugal no Brasil: café (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	3.300	3.300	3.100	3.100			3.100		3.410				3300				11.736	529	12.265	3.242
	Q	5.998	164	1.618	365			165		3942				13							
1797	P	3300		3100				3100		3410				3300				77.957		77.957	3.215
	Q	2.785		758				23		74284				107							
1798	P	3800		3200				750		2550				3800				49.067		49.067	2.820
	Q	14.642		5.020				23.858		5.019				528							
1799	P	4000	4000	4000	4000	4000		400		4000								23.166	2.198	25.364	3.640
	Q	14.989	2.117	4.836	81	20		97		3.224											
1800	P	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000		4000		4000	14000							44.031	8.697	52.728	5.000
	Q	33.642	7.940	5.193	600	137		304		4.755	157										
1801	P	4100	4100	4.100	4.100			4.100	4100	4100	4100							23.153	3.679	26.832	4.100
	Q	15.965	3.213	4.574	298			208	12	2.406	156										
1802	P	2050	2050	2.050	2.050					1700	1700							37.964	5.082	43.046	1.933
	Q	27.400	4.420	6.135	298					4429	364										
1803	P	1750	1750	1.750	1.750	1750		1700		1700								48.491	4.291	52.782	1.730
	Q	35.596	3.793	6.022	498	993		324		5.556											
1804	P	2200	2200	3.000	3.000	3000				3.500	3.500							57.031	3.739	60.770	2.925
	Q	49.794	3.397	6.653	274	584					68										
1805	P	3000	3000	3.100	3100					3500	3500							63.542	4.815	68.357	3.200
	Q	57.129	4.338	3.867	400					2.546	77										
1806	P	4000	4000	3.500	3500	3200		4000		4000								71.735	7.627	79.362	3.740
	Q	62.247	7.074	6.397	553	303		132		2.656											
1807	P	4.000	4000	3.400						4000								102.450	7.326	109.776	3.800
	Q	95.216	7.326	4.979						2.255											
1808	P	4.000		3200														5.909		5.909	3.600
	Q	1.662		4.247																	
1809	P	2800	2.800	2.500						2500								35.542	7.919	43.461	2.600
	Q	25.299	7.919	7.267						2.976											
1810	P	3200	3200	2.000						3200								32.091	6.950	39.041	2.800
	Q	27.743	6.950	1.850						2.498											
1811	P	2600	2600	2000	2000					3000								29.667	5.047	34.714	2.533
	Q	23.245	4.342	2.248	705					4174											
1812	P	800	2000	1.800	1.800	1.800	1.800			1600								111.813	22.719	134.532	1.657
	Q	106.515	19.698	2.205	2.239	1.549	782			1.544											
1813	P	2.000	2000	1.600	1.600	1.600												74.197	10.347	84.544	1.760
	Q	68.961	9.075	2.342	1.272	2.894															
1814	P	2.600	2.600	2.000														81.437	15.153	96.590	2.400
	Q	78.567	15.153	2.870																	
1815	P	2.200	2.700	2.200	2.200	2.200	2.200											77.778	12.535	90.313	2.283
	Q	71.813	9.729	4.435	1.276	1.530	1.530														
1816	P	2900	2900	2600						2400								99.188	6.735	105.923	2.700
	Q	95.432	6.735	2.682						1.074											
SUBTOTAL	**Q**	**914.640**	**123.383**	**86.198**	**8.859**	**8.010**	**2.312**	**25.111**	**12**	**123.338**	**822**			**648**				**1.157.945**	**135.388**	**1.293.333**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	**P**	3.000	3.000	2.000						2400								65.614	5.810	71.424	2.600
	Q	58.764	5.810	2.319						4.531											
1818	**P**	5760	5760	5280	5280					5.760	5760							44.727	12.082	56.809	5.600
	Q	38.695	6.646	2.475	4.726					3.557	710										
1819	**P**	5.000	5.000	4.800	4.800					4800								36.269	4.309	40.578	4.880
	Q	32.640	3.511	2.247	798					1.382											
1820	**P**	6.000	6.000	5.000	5.000					5.000	5.000							44.398	7.317	51.715	5.333
	Q	39.925	5.828	3.707	985					766	504										
1821	**P**	6.600	6.600	4.000						4000	4000							64.302	5.572	69.874	5.040
	Q	31.900	5.511	31.184						1.218	61										
1822	**P**																				
	Q																				
1823	**P**	5760	5760	5760		5700				5760						5760		44.359	1.549	45.908	5.750
	Q	37.015	1.549	1.203		1.250				4.801						90					
1824	**P**	4700	4700	3800	3800	3800				3800	3800					3.800		87.855	22.404	110.259	4.025
	Q	83.216	21.646	2.603	407	166				935	351					935					
1825	**P**	3.600	3.600	3.300	3.200					3200	3200							18.011	3.528	21.539	3.350
	Q	17.315	3.237	372	177					324	114										
1826	**P**	3.000	3.000	2.700	2.700	2.700			2700	2700	2700							51.029	12.495	63.524	2.775
	Q	48.995	11.993	715	251	164			133	1.155	118										
1827	**P**	2.600	2.600	2.500	2.500			2600		2600	2600						2600	63.088	13.872	76.960	2.575
	Q	62.003	12.065	593	204			172		320	228						1375				
1828	**P**	2.000	2.000	2.000	2.000					1800	1800							95.699	33.623	129.322	1.933
	Q	94.151	33.032	733	430					815	161										
1829	**P**	1.650	1.650	1.650	1.650					1700						1700		30.230	13.415	43.645	1.667
	Q	18.256	13.123	11.693	292					203						78					
1830	**P**	1.537	1.537	1.844	1.844		660											112.330	20.831	133.161	1.484
	Q	104.378	19.110	7.952	1.528		193														
1831	**P**	1390	1390	2190	2190													33.059	17.320	50.379	1.790
	Q	32.813	16.221	246	1.099																
TOTAL	**Q**	**1.614.706**	**282.665**	**154.240**	**19.756**	**9.590**	**2.505**	**25.283**	**145**	**143.345**	**3.069**			**648**		**1.103**	**1.375**	**1.948.915**	**309.515**	**2.258.430**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.9 O COMÉRCIO DOS COUROS SALGADOS

Os couros salgado eram um produto que se destinava ao mercado externo. Em termos de valor, este produto ocupava o nono lugar no *ranking* dos produtos importados por Portugal no Brasil.

A tendência marcante é o crescimento do volume da importação, em 1797, e o declínio vertiginoso, de 1798 até 1805, retomando em 1806, com a soma considerável de 414.502 arrobas. Já os anos sucessivos até o final do período foram marcados por uma queda vertical considerável.

Quanto ao preços, de 1796 até 1800, apresentaram pouca flutuação. Já os anos seguintes até 1815 sofreram quedas importantes com fortes flutuações. De 1816 até 1821, apresentaram um aumento considerável; em 1823 até o final do período, os preços dispararam, atingindo até 40% de aumento.

Em geral, houve um descompasso anual entre a alta dos preços e o crescimento do volume das importações; quanto menor a quantidade importada, mais alto se encontravam os preços.

Tabela 96: Importação de Portugal no Brasil: couros salgados (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P			1.850	1.850	1.850		1.250	1250	1.000		1850						156.782	135.919	292.701	1.560
	Q			125.825	129.275	12.224		5.424	6644	11053		2.256									
1797	P			1850	1850	1850		1300		1100								592.180		592.180	1.525
	Q			500.920		8.896		77.550		4814											
1798	P			2080		1900		1800		1200								35.786		35.786	1.827
	Q			13.714		19.240		862		1.970											
1799	P			2400		1200		1400		1200		1200						74.294		74.294	1.378
	Q			46.845		18.901		5.830		2.128		590									
1800	P	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500					1400						114.027	9.413	123.440	1.475
	Q	70.877	9.110	17.469		24.457	303					1.224									
1801	P			1.600	1.600	1.600	1.600	800		550								58.007	1.503	59.510	1.138
	Q			19.620	342	28.680	1161	8333		1.374											
1802	P			1.300	1.300	1450	1450	725	725	725								74.603	3.543	78.146	1.050
	Q			32.941	1.100	22.839	2.163	15.633	280	3190											
1803	P			1.400		1500	1500	750	750									77.093		77.093	1.217
	Q			29.311		46227		1555													
1804	P			1.500		1500	1500	800		700								80.208	3.855	84.063	1.125
	Q			35.482		40.244	3.855			4.482											
1805	P			1.500		2050	2050			850						2000		82.738	605	83.343	1.707
	Q			27.032		46.759	605			7.767						1180					
1806	P			1.550		1850	1850	1000								1850		413.952	550	414.502	1.563
	Q			331.129		61.746	550	18.590								2487					
1807	P			1.500		1850	1850	1000	1.000	1000						1000	1000	115.847	5.766	121.613	1.328
	Q			47.171		42.019	3.077	14.285	560	9.593						2779	2129				
1808	P			1500				1000		900								8.151		8.151	1.225
	Q			6.764				984		403											
1809	P			1.400	1400	1500	1500	800	800									60.881	35.056	95.937	1.233
	Q			24.751	17.130	30.549	10.528	5.581	7.398												
1810	P			1.500	1.500	1500	1500	800	800	800								45.614	16.220	61.834	1.200
	Q			14.770	2900	17.090	13.320	7162		6.592											
1811	P			1400	1400	1500	1500	1000	1000									27.101	5.284	32.385	1.300
	Q					24510	1325	2591	3959												
1812	P			1.000		1.200	1.200	960	960							1.108		51.318	4.598	55.916	1.071
	Q			10.527		30.327	2.733	10254	1865							210					
1813	P			1.400		1.300		1000	1000							1.638		67.531	940	68.471	1.268
	Q			14.786		44.876		7264	940							605					
1814	P			1.700		1.400	1.400	1100		1100	1100					1.100		63.711	2.768	66.479	1.271
	Q			27.909		28.904	648	919		5.352	2.120					627					
1815	P			1.700		180		1200	1200							1.800		64.489	3.135	67.624	1.216
	Q			5.582		42.991		14.632	3.135							1.284					
1816	P			2050		2000	2000	1400	1400	1200	1100					2000		139.149	7.130	146.279	1.644
	Q			48.376		59.175	3.100	22036	3632	8.087	398					1.475					
SUBTOTAL	**Q**	**70.877**	**9.110**	**1.380.924**	**150.747**	**650.654**	**43.368**	**219.485**	**28.413**	**66.805**	**2.518**	**4.070**				**10.647**	**2.129**	**2.403.462**	**236.285**	**2.639.747**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P			2.000		1.800	1800	1500	1500	1500	1600					2000		69.009	6.651	75.660	1.713
	Q			16.566		22.811	1900	17.106	3.973	8.021	778					4.505					
1818	P			1590	1560	1.700	1.700	1280								1.220		63.689	2.076	65.765	1.508
	Q			14.902	563	36.484	1.513	6902								5.401					
1819	P			1.800		1.700										1200		20.721		20.721	1.567
	Q			3.756		15.772										1.193					
1820	P			2.000		2.000	2.000	1200	1200	1.200	1.200					2000		110.300	1.633	111.933	1.600
	Q			15.107		40.322	1.397	4.133	176	6.213	60					44.525					
1821	P			2.000		2.000	2.000	2000	2000	1600						1600		40.084	1.657	41.741	1.886
	Q			6.810		22.401	646	2.500	1.011	5.495						2.878					
1822	P																				
	Q																				
1823	P			2700		2800	2700	2000		2000						2000		36.111	197	36.308	2.367
	Q			2.410		24.954	197	3782		3.666						1.299					
1824	P			2000		2700	2700	2000	2000							2.700		15.732	1.065	16.797	2.350
	Q			593		13.550	512	1196	553							393					
1825	P			2.200		2.800	2.800	2100	2100	2100	2100					2600		66.859	8.225	75.084	2.350
	Q			3.068		39.706	3.490	12442	3655	3.605	1.080					8038					
1826	P			3.000		2.600	2.600	2600	2600	2600	2600					2.600		31.043	5.508	36.551	2.650
	Q			5.363		13.121	3.379	2.425	1.925	3.634	204					6.500					
1827	P			2.600	2.600	2.550	2.550	2200	2200	2600						2.600		33.631	6.211	39.842	2.488
	Q			3.125	347	17.301	976	7451	4888	4.682						1.072					
1828	P				2.400	2.250	2.550	2200	2200	2600	2000					2.600		13.134	1.852	14.986	2.350
	Q				426	5.070	992	2686	344	4.587	90					791					
1829	P			2.366	2.360	2450	2.450	2540	2540		1800					2.450		45.338	1.887	47.225	2.370
	Q			19.356	1.006	14520	635	7.270	38		208					4.192					
1830	P			2.200	2.200	2.395	2.395	2575	2275							2.380		46.705	875	47.580	2.346
	Q			15.558	493	15.974	282	8860	100							6.313					
1831	P		4360	1900	1900	2600	2600	2600	2600							2.300		15.991	89.345	105.336	2.608
	Q		73.353	7.865	15.130	3.976	503	1.153	359							2.997					
TOTAL	**Q**	**70.877**	**82.463**	**1.495.403**	**168.712**	**936.616**	**59.790**	**297.391**	**45.435**	**106.708**	**4.938**	**4.070**				**100.744**	**2.129**	**3.011.809**	**363.467**	**3.375.276**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.10 O COMÉRCIO DO ANIL

Com relação ao anil, notamos uma grande oscilação. A quantidade importada por Portugal no Brasil flutuava territorialmente, passando de 8.778 arráteis, em 1796, para 2.991 arráteis, em 1797, subindo assustadoramente para 123.413 arráteis, em 1798; declinando vertiginosamente, em 1799, para apenas 34.960 arráteis. Esta posição se manteve praticamente com pouca mudança até 1803, quando, em 1804, subiu para 141.680 arráteis, chegando ao ponto máximo, em 1806, a 185.776 arráteis. De 1807 até o final do período, sofreu retração contínua e, de 1820 até 1827, este produto não apareceu na pauta de importação portuguesa no Brasil. Retornou nos anos seguintes com quantidades praticamente insignificantes.

Quanto ao preço de importação, até os anos da abertura dos portos, tendeu a crescer. Depois de 1808, declinaram constantemente até o final do período. O preço mais alto se deu em 1801 e 1803, com o valor de 2.519 réis a arroba; o preço mínimo foi atingido em 1812, com o valor de 440 réis a arroba.

Tabela 97: Importação de Portugal no Brasil: anil (arráteis/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	560	560	575	575					1.200								8.187	591	8.778	778
	Q	5.848	559	35	32					2304											
1797	P	560	560	575						1200								2.955	36	2.991	778
	Q	1.313	36	215						1427											
1798	P	560								1200				1.200				123.413		123.413	880
	Q	116.175								5.389				1.849							
1799	P	650	650	650						650								31.016	3.944	34.960	650
	Q	28.598	3.944	752						1.666											
1800	P	750	750	750						750								35.371	912	36.283	750
	Q	18.366	912	672						16.333											
1801	P	775	775							775								26.234	3.744	29.978	2.519
	Q	23.683	3.744							2.551											
1802	P	765	765							765								33.749	9.728	43.477	765
	Q	31.941	9.728							1.808											
1803	P	775	7750							775								52.473	7.120	59.593	2.519
	Q	46.547	7.120							5.926											
1804	P	575	575							575								106.576	25.104	131.680	575
	Q	105.604	25.104							972											
1805	P	700	700							700								124.483	2.064	126.547	700
	Q	122.056	2.064							2.427											
1806	P	750	750							750								158.576	27.200	185.776	750
	Q	156.276	27.200							2.300											
1807	P	700	700							700								2.310	22.768	25.078	700
	Q		22.768							2.310											
1808	P																				
	Q																				
1809	P	550	550	550						550								20.305	5.744	26.049	550
	Q	15.052	5.744	4.376						877											
1810	P	550	550	500														19.918	864	20.782	525
	Q	19.918	864																		
1811	P	500	500															11.913	2.010	13.923	500
	Q	11.913	2.010																		
1812	P	440																2.328		2.328	440
	Q	2.328																			
1813	P																				
	Q																				
1814	P																				
	Q																				
1815	P			500														11.135		11.135	500
	Q			11.135																	
1816	P	600		600														34.589		34.589	600
	Q	6.036		28.553																	
SUBTOTAL	**Q**	**711.654**	**111.797**	**45.738**	**32**					**46.290**				**1.849**				**805.531**	**111.829**	**917.360**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	540	540		540													6.318	3.482	9.800	540
	Q	6.318	2.572		910																
1818	P	600																6.919		6.919	600
	Q	6.919																			
1819	P	500	500															4.458	96	4.554	500
	Q	4.458	96																		
1820	P																				
	Q																				
1821	P																				
	Q																				
1822	P																				
	Q																				
1823	P																				
	Q																				
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P																				
	Q																				
1827	P																				
	Q																				
1828	P		900																1.856	1.856	900
	Q		1.856																		
1829	P		630																417	417	630
	Q		417																		
1830	P		708																848	848	708
	Q		848																		
1831	P		707																2.289	2.289	707
	Q		2.289																		
TOTAL	**Q**	**729.349**	**119.875**	**45.738**	**942**					**46.290**				**1.849**				**823.226**	**120.817**	**944.043**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

824

6.3.11 O COMÉRCIO DO PAU-BRASIL

A importação portuguesa do pau-brasil aconteceu somente até 1807; depois deste ano até 1831, desapareceu da balança do comércio. Este produto era exportado unicamente por Pernambuco.

O pau-brasil é um produto monopolizado pelo Estado, que vendia sua exportação sob contrato, com preço definido. Isto se evidencia na tabela 98, pois o preço do produto no Brasil e em Portugal não se alterou desde 1796 até 1804, quando subiu consideravelmente em 1805; em 1807, dobrou o preço, chegando a custar 2.000 réis o quintal. A quantidade importada variou durante todo o período, atingindo o ponto mais alto em 1801. Efetivamente, no caso do pau-brasil, o aumento da quantidade ou sua diminuição não afetaram os preços.

Tabela 98: Importação de Portugal no Brasil: pau-brasil (quintais/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P					1.000												2.939		2.939	1.000
	Q					2.939															
1797	P					1000												1.801		1.801	1.000
	Q					1.801															
1798	P					1000												7.474		7.474	1.000
	Q					7474															
1799	P					1000												10.030		10.030	1.000
	Q					10.030															
1800	P					1.000												12.149		12.149	1.000
	Q					12.149															
1801	P					1.000												27.740		27.740	1.000
	Q					27.740															
1802	P					1000												19.426		19.426	1.000
	Q					19.426															
1803	P					1000												0		0	1.000
	Q																				
1804	P					1000												27.401		27.401	1.000
	Q					27.401															
1805	P					1600												19.544		19.544	1.600
	Q					19.544															
1806	P					1600												5.459		5.459	1.600
	Q					5.459															
1807	P					2000												9.199		9.199	2.000
	Q					9.199															
1808	P																				
	Q																				
1809	P																				
	Q																				
1810	P																				
	Q																				
1811	P																				
	Q																				
1812	P																				
	Q																				
1813	P																				
	Q																				
1814	P																				
	Q																				
1815	P																				
	Q																				
1816	P																				
	Q																				
SUBTOTAL	Q					143.162												143.162		143.162	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P																				
	Q																				
1818	P																				
	Q																				
1819	P																				
	Q																				
1820	P																				
	Q																				
1821	P																				
	Q																				
1822	P																				
	Q																				
1823	P																				
	Q																				
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P																				
	Q																				
1827	P																				
	Q																				
1828	P																				
	Q																				
1829	P																				
	Q																				
1830	P																				
	Q																				
1831	P																				
	Q																				
TOTAL	Q					143.162												143.162		143.162	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.12 O COMÉRCIO DE IPECACUANHA

A ipecacuanha é tipicamente um produto de reexportação. De 1798 até 1801, a importação deu um verdadeiro salto, chegando a 81.079 arráteis, sendo, na verdade, o ano em que apresentou maior quantidade e também o preço. Nos anos seguintes, houve expressiva decadência de ambos, num movimento sincrônico. A grande movimentação comercial deste produto se deu nos anos que antecedem a abertura dos portos do Brasil; nos anos seguintes, só apareceram importações nas balanças nos anos de 1809, 1810, 1812, 1815, 1816 e 1823. A maior importação foi efetuada pelo porto de Lisboa, e o Porto importou pouca quantidade desse produto somente em 1799, e de 1800 a 1804.

Tabela 99: Importação de Portugal no Brasil: ipecacuanha (arráteis/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	1.500	1.500	4.160		1.600												21.005		21.005	2.420
	Q	17.088		3.053		864															
1797	P					1600												805		805	1.600
	Q					805															
1798	P			1300		1600		1300										45.192		45.192	1.420
	Q			43.880		832		480													
1799	P	1800	1800	1800	1800	1800		1800										35.966	1.362	37.328	1.800
	Q	19.729	1.154	11.109	208	5.064		64													
1800	P	1.600	1.600	1.610		1.600		1600										32.746		32.746	1.601
	Q	12.032		18.410		1.792		512													
1801	P	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100										78.477	2.602	81.079	2.100
	Q	74.853	2.402	3.251	176	277	24	96													
1802	P	1700	1700	1700		1700												5.733	610	6.343	1.700
	Q	3.020	610	2.536		177															
1803	P	1550	1550	1550														7.042	712	7.754	1.550
	Q	1790	712	5252																	
1804	P	750	750	750														3.434	786	4.220	750
	Q	1.744	786	1.690																	
1805	P	850	850	850														9.299		9.299	850
	Q	6.008		3.291																	
1806	P	900	900	900														10.834		10.834	900
	Q	5.869		4.965																	
1807	P	1000	1000	1000														3.872		3.872	1.000
	Q			3.872																	
1808	P			1000														900		900	1.000
	Q			900																	
1809	P			1200														1.310		1.310	1.200
	Q			1.310																	
1810	P			1000														500		500	1.000
	Q			500																	
1811	P			1500																	1.500
	Q																				
1812	P	1.400		1.400														2.484		2.484	1.400
	Q	1.248		1.236																	
1813	P																				
	Q																				
1814	P																				
	Q																				
1815	P	1.300																914		914	1.300
	Q	914																			
1816	P	1000		1000														8.184		8.184	1.000
	Q	4.466		3.718																	
SUBTOTAL	**Q**	**148.761**	**5.664**	**108.973**	**384**	**9.811**	**24**	**1.152**										**268.697**	**6.072**	**274.769**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P																				
	Q																				
1818	P																				
	Q																				
1819	P																				
	Q																				
1820	P																				
	Q																				
1821	P																				
	Q																				
1822	P																				
	Q																				
1823	P	1100																2.831		2.831	1.100
	Q	2.831																			
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P																				
	Q																				
1827	P																				
	Q																				
1828	P																				
	Q																				
1829	P																				
	Q																				
1830	P																				
	Q																				
1831	P																	481		481	900
	Q																				
TOTAL	**Q**	**151.592**	**5.664**	**108.973**	**384**	**10.292**	**24**	**1.152**										**272.009**	**6.072**	**278.081**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.13 O COMÉRCIO DE SALSAPARRILHA

A salsaparrilha era um produto que se destinava ao mercado interno português e ao mercado externo. Os anos de maior importação deram-se de 1800 a 1807, chegando ao ponto mais alto, em termos de quantidade, em 1830, com 6.102 arrobas; a importação de menor expressividade se deu em 1808, quando atingiu apenas 85 arrobas, e em 1796, com o total de 316 arrobas. Os anos de 1825 a 1831 foram de grande movimentação deste produto e com certa estabilidade em relação ao volume, como nos atesta a tabela 100, terminando o período com o montante de maior expressividade no período.

Os preços e as quantidades importadas funcionavam relativamente no mesmo ritmo, pois, quando subiu o preço, aumentou a importação; e quando veio a baixa dos preços, reduziu-se a importação também. Os preços apresentaram grandes oscilações, passando de 6.615 a 7.700 réis e subindo novamente para 9.800 réis, chegado a atingir de 14. 667 réis a 15.000 réis a arroba. Subtraindo-se a 12.000 réis, 5.000 réis e 4.800 réis e, por fim, declinando até 2.800 reis a arroba. Também aqui o porto de Lisboa era o maior importador deste produto; o Porto teve maior expressividade nos anos de 1820 a 1831.

Tabela 100: Importação de Portugal no Brasil: salsaparrilha (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P							6.300		6.930								316		316	6.615
	Q							18		298											
1797	P							6400		7000								1.400		1.400	6.800
	Q							20		1380											
1798	P							6400		7.000								834		834	6.700
	Q							18		816											
1799	P							6400		7000								712		712	6.550
	Q							9		703											
1800	P									7700	7700							1.224	12	1.236	7.700
	Q									1.224	12										
1801	P							9.800		9800	9800							1.021		1.021	9.800
	Q							989		32											
1802	P							9300		9300	9300							3.080	114	3.194	9.300
	Q							51		3.029	114										
1803	P							14000		15000								4.041		4.041	14.667
	Q							46		3.995											
1804	P									15.000	15.000							3.571	51	3.622	15.000
	Q									3.571	51										
1805	P							15.000		15000	15000							3.373	88	3.461	15.000
	Q							5		3.368	88										
1806	P							15.000		15000	15000							3.905	151	4.056	15.000
	Q							31		3.874	151										
1807	P									12000								2.759		2.759	12.000
	Q									2.759											
1808	P									5000								85		85	5.000
	Q									85											
1809	P									4800								1.992		1.992	4.800
	Q									1.992											
1810	P									2800								1.351		1.351	2.800
	Q									1.351											
1811	P																				
	Q																				
1812	P									3.200								654		654	3.200
	Q									654											
1813	P									4.800								743		743	4.800
	Q									743											
1814	P									8.000								2.729		2.729	8.000
	Q									2.729											
1815	P																				
	Q																				
1816	P									10000								3.573		3.573	10.000
	Q									3.573											
SUBTOTAL	**Q**							**1.187**		**36.176**	**416**							**37.363**	**416**	**37.779**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P																				
	Q																				
1818	P																				
	Q																				
1819	P																				
	Q																				
1820	P									12.000	12.000							2.325	66	2.391	12.000
	Q									2.325	66										
1821	P									12.000								115		115	12.000
	Q									115											
1822	P																				
	Q																				
1823	P									13000	13000							809	267	1.076	13.000
	Q									809	267										
1824	P																				
	Q																				
1825	P									13.000	13.000							3.545	360	3.905	13.000
	Q									3.545	360										
1826	P									10.000	10.000							3.199	137	3.336	10.000
	Q									3.199	137										
1827	P									10.000	10.000							3.880	59	3.939	10.000
	Q									3.880	59										
1828	P									10.000	10.000							3.047	151	3.198	10.000
	Q									3.047	151										
1829	P									10.000	10.000							3.774	65	3.839	10.000
	Q									3774	65										
1830	P									12.000	12.000							5.723	380	6.103	12.000
	Q									5.723	380										
1831	P									9600	9600							4.969	1.077	6.046	9.600
	Q									4.969	1.077										
TOTAL	**Q**							**1.187**		**67.562**	**2.978**							**68.749**	**2.978**	**71.727**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.14 O COMÉRCIO DE VAQUETAS

O porto de Lisboa era o maior importador de vaquetas. A quantidade importada por Portugal cresceu, em 1798, de forma gradativa até 1807, quando sofreu uma retração; o ano de 1808 apareceu quase sem expressão. De 1809 até 1818, apresentou um crescente aumento chegando, em 1818, a atingir 201.663 arrobas. O ano de maior expressividade em quantidade foi 1811, com 204.426 arrobas. Os anos de 1819 e seguintes sofreram retração constante.

Quanto aos preços, em 1798 apresentaram ligeiro aumento, que permaneceu até 1803, quando, em 1804, declinou. Essa situação se manteve até 1820; em 1821, os preços voltaram a subir até no final do período, quando, em 1831, atingiu o maior preço por arroba: 1.621. Os preços das vaquetas nas diferentes regiões brasileiras variavam bastante. Os mais altos se encontravam em Pernambuco os mais baixos no Maranhão.

Tabela 101: Importação de Portugal no Brasil: vaquetas (arrobas/ réis) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	800	800	700	800	850		800										80.878	26.483	107.361	792
	Q	604	3.788	63.119	22.695	7.237		9.918													
1797	P	800	800			900	900	900		1000								29.525	2.802	32.327	883
	Q	647	1.236			23.302	1.566	4.513		1063											
1798	P	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000		1.000	1000					1000		78.876	15.022	93.898	1.000
	Q	2130	598	20787	7988	45250	6426	10402		67	10					240					
1799	P	1000	1000	1000		1500	1500	1000		1100								59.570	21.561	81.131	1.157
	Q	40	10.072	37.391		11.400	11.489	9.241		1.498											
1800	P	1.600	1.650	1.650	1.650	1.500		900		900	900							72.193	3.544	75.737	1.344
	Q	1.202	1664	39.189	1850	13.654		17.996		152	30										
1801	P	930	530	930	930	1.080	1.080	850	850									55.101	12.258	67.359	898
	Q	1.667	5.199	33.617	6.097	7.847	362	11970	600												
1802	P	975	975	975	975	1300	1300	950	950	950								130.506	59.544	190.050	1.039
	Q	1.968	8.865	38.831	23.763	75.815	26.336	13.418	580	474											
1803	P	973	975	975	975	1300	1300	950	880			880						79.478	14.497	93.975	1.023
	Q	746	2585	54297	4489	16824	5907	7058	1.516			553									
1804	P	1000	1000	850	850	1050		950		950	650	650						107.839	19.325	127.164	883
	Q	2.122	837	82.454	18.248	16.772		2.356		2.459	240	1676									
1805	P	0	900	900	900	1050	1050	650		650	650	650						162.029	10.051	172.080	822
	Q	0	848	30.363	8.218	120.937	605	7783		671	380	2275									
1806	P	900	900	900	900	1100	1100	700		700	700	1100						103.006	24.482	127.488	900
	Q	3.288	1.125	9.544	11.667	76.480	11.220	9.286		190	470	4218									
1807	P	960	960	960		1100		700	700	700		1100	1100					70.538	13.199	83.737	920
	Q	2.781	7.167	5.743		52.625		5.031	2.479	908		3450	3553								
1808	P		750	960														2.910	365	3.275	855
	Q		365	2910																	
1809	P			800	850	1000	1000	700		700								93.437	34.800	128.237	842
	Q			7.719	11.150	79.924	23.650	4.905		889											
1810	P	900	900	950	950	1000	1000	700		700								102.086	14.724	116.810	888
	Q	3.290	200	16.441	800	75.452	13.724	5968		935											
1811	P	800	800	800	900	900	0	700	700									41.299	163.127	204.426	800
	Q	1125	8075	6781	148513	22930	0	10463	6539												
1812	P	860	860	860	900	1.100	1.100	600	600	600		600						120.561	29.580	150.141	808
	Q	1.800	2.280	3.693	5.064	104.453	20.808	9884	1428	586		145									
1813	P	900		1.000	1.000	1.000	1.000	700	700									85.878	34.352	120.230	900
	Q	3.616		2.720	8.614	75.887	20.380	3655	5358												
1814	P		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	900	900	900								119.645	28.406	148.051	963
	Q		854	5.665	9.955	108.693	14.717	5.029	2.880	258											
1815	P	800	800	1.000	1.000	1.000	1.200	800	800	800		1200						111.074	27.315	138.389	940
	Q	1.243	2.681	9.121	7.463	91.668	13.232	7.178	3.939	680		1.184									
1816	P	1000	1000	900	900	1200	1200	900	900			900						137.364	59.280	196.644	989
	Q	2.015	9.505	12.537	13.592	104.040	26.724	15535	9459			3237									
SUBTOTAL	**Q**	**30.284**	**67.944**	**482.922**	**310.166**	**1.131.190**	**197.146**	**171.589**	**34.778**	**10.830**	**1.130**	**16.738**	**3.553**			**240**		**1.843.793**	**614.717**	**2.458.510**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P		900	900	900	900	900	900	900			1200						95.502	27.495	122.997	938
	Q		3956	10.754	6521	53.187	10795	30.321	6.223			1.240									
1818	P	700		700	700	880	880	745	745			1200						165.368	36.295	201.663	819
	Q	3.361		12.261	11.526	127.614	18.504	19753	6265			2379									
1819	P		1.000	800	800	800	800	800	800		800	1350						50.366	23.982	74.348	883
	Q		4.399	4.702	5.800	30.576	10.807	14.536	2.781		195	552									
1820	P		1.000	900	900	100	1.100	800	800	900		1100						50.172	24.098	74.270	844
	Q		200	7.579	6.908	37.153	14.817	3.358	2.173	300		1.782									
1821	P		900	860	660	1.300	1.500	1200	1200	1.000		1000						61.708	5.961	67.669	1.069
	Q		344	8.607	1.539	14.790	629	14.474	3.449	2.220		21.617									
1822	P																				
	Q																				
1823	P			860	860	1200	1200	1000	1000			1000						35.259	22.419	57.678	1.017
	Q			856	734	32.148	16.436	2236	5249			19									
1824	P		1400	1200	1400	1400	1400	1200	1200	1200	1200	1400						70.798	21.910	92.708	1.300
	Q		3.747	2.072	755	38.739	6.564	10061	9559	416	1.285	19510									
1825	P		1.600	1.200	1.200	1.300	1.300	1200	1200	1.100								46.441	15.855	62.296	1.263
	Q		2.469	6.034	2.816	24.310	5.824	14784	4746	1.313											
1826	P	1.400	1.400	1.150	1.150	980	980	980	980	870	870	1050						67.117	33.845	100.962	1.074
	Q	801	4.050	8.833	2.061	34.429	17.326	18.357	9.511	920	897	3.777									
1827	P			1.300	1.300	1.250	1.250	1150	1150		1.100	1150	1150					43.422	13.829	57.251	1.200
	Q			1.034	4.426	23.943	4.126	7855	3647		884	10590	746								
1828	P	1.700				1.250		1150	1150			1300						21.927	3.460	25.387	1.310
	Q	391				13.435		7954	3460			147									
1829	P		1.460	1490	1.490	1280	1.280	1150	1150									30.418	6.405	36.823	1.329
	Q		2.778	1538	29	19571	665	9.309	2.933												
1830	P		1.350		1.500	1.700	1.700	1706	1706									13.303	5.366	18.669	1.610
	Q		2.570		23	7.081	325	6222	2448												
1831	P		1350	1700	1700	1600	1600	1700	1700									34.754	13.346	48.100	1.621
	Q		8.355	3.355	411	23.460	3.240	7.939	1.340												
TOTAL	**Q**	**34.837**	**100.812**	**550.547**	**353.715**	**1.611.626**	**307.204**	**338.748**	**98.562**	**15.999**	**4.391**	**78.351**	**4.299**			**240**		**2.630.348**	**868.983**	**3.499.331**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.3.15 SÍNTESE DO COMÉRCIO DAS IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS DO BRASIL

A tabela 102 e o gráfico 83 nos mostram com clareza que Pernambuco era o primeiro no comércio de exportação de açúcar para Portugal, seguido pela Bahia e pelo Rio de Janeiro, que se confirmam, no gráfico, como os principais exportadores de açúcar branco.

A quantidade de açúcar branco importada por Portugal nas regiões brasileiras se diferenciava por regiões, como já vimos. O porto de Lisboa importou em Pernambuco 32,3% do total da quantidade no período; o Porto importou 9,9% do total. Somando o total das exportações de Pernambuco para Portugal, encontramos a soma de 42,3% do total no período. Já a exportação da Bahia para Lisboa, chegou a 23,4% do total e, para o Porto, 6,6% do total; no geral, temos a soma de 30,1% do total no período. O Rio de Janeiro exportou para Lisboa o total de 15,3% da quantidade e, para o Porto, 12,2% do total, somando o montante de 27,1% do total do açúcar branco importado por Portugal no Brasil. Estas três regiões fazem toda a diferença no comércio do açúcar branco, com 99,5% do total no período. As demais regiões não chegaram a atingir 0,5% do total.

Em relação ao açúcar mascavado, conforme a tabela e o gráfico, tínhamos a Bahia em primeiro lugar, marcando forte diferença em relação aos demais portos, ficando o Rio de Janeiro em segundo lugar e Pernambuco em terceiro lugar; os demais portos apresentaram quantidades praticamente insignificantes no total. O porto de Lisboa importou da Bahia 47,3% do total das várias regiões, no período de 1796 a 1831. Já o Porto participou com 15,3% das quantidades totais importadas por regiões e no período.

A Bahia era a grande campeã no comércio do açúcar mascavado, com 47,3% do total exportado para Lisboa e 15,3% do total para o Porto, somando o montante de 62,6% no período. O Rio de Janeiro somou, no total, 21,9% no período, sendo 14,3% para Lisboa e 7,6% para o Porto; 11% do total e para o Porto 4,3% do total, na soma geral da quantidade

exportada, e responsável por 15,3% do total no período. As demais regiões não representaram expressividade no comércio de açúcar mascavado.

A ordem de importância das regiões brasileiras em relação à importação de algodão era a seguinte: Maranhão; Pernambuco; Bahia; Pará; Ceará; Rio de Janeiro; Paraíba e Santos. O grosso da importação portuguesa de algodão nas regiões brasileiras procedeu do Maranhão e de Pernambuco. Conforme podemos verificar na tabela, o Maranhão exportou para o porto de Lisboa 38,9% do total, ou seja 3.246.124 arrobas de algodão, e, para o Porto, 2,8% do total, ou seja, 235.222 arrobas. O Maranhão, no total, representava 41,7% do total do algodão exportado no período. O porto de Pernambuco igualmente marcou sua importância no comércio de exportação de algodão, exportando para o porto de Lisboa 33,3% do total – equivale dizer 2.775.651 arrobas – e a exportação para o Porto foi de 5,4% do total, somando o montante de 452.792 arrobas, e, no total do período, 38,7% do total; 80,4% da quantidade total de algodão importada por Portugal no Brasil, no período, coube ao Maranhão e a Pernambuco, dado esse muito significativo, mostrando a importância destes dois Estados no comércio do algodão. A Bahia foi responsável por 11,8% do total da quantidade do algodão exportado para Portugal. O Pará exportou 3,5% do total das quantidades do algodão brasileiro no período, assumindo o quarto lugar. O Ceará representava 2,2% da quantidade exportada; Rio de Janeiro estava em sexto lugar, somando apenas 1,5% do total; Santos ocupava o último lugar, com apenas 0,1% do total no período.

O comércio do tabaco no Brasil estava restrito quase apenas a uma região: a Bahia. O Rio de Janeiro fez uma pequena exportação, como já vimos, e Pernambuco somente 951 arrobas. A Bahia era responsável por 99,6% da exportação de tabaco para Portugal, e toda esta quantidade foi importada pelo porto de Lisboa. O Porto não participou deste comércio; 0,4% foi exportado pelo Rio de Janeiro também para o porto de Lisboa e 0,2% Lisboa importou de Pernambuco. Como já vimos anteriormente, não significa que esta seja a

totalidade da produção e exportação de tabaco baiana no período, pois uma quantidade considerável era remetida à África.

A tabela e o gráfico nos mostram que o Rio de Janeiro detinha a primazia na importação portuguesa de couros secos, com 72,3% do total no período, sendo importados pelo porto de Lisboa 54% e pelo Porto 18,3% do total; a Bahia exportou 12,8% do total no período, sendo 11,8% para Lisboa; Pernambuco exportou para Portugal 10,8% do total no período e, desse percentual, 10,4% foram importados por Lisboa; o Maranhão exportou 2,9% do total; o Pará foi responsável por 1% do total no período. Os demais chegaram a atingir 0,2% do total.

Quanto à importação do arroz nas regiões brasileiras, encontramos maior equilíbrio. O Maranhão se destacou neste comércio com 50,4% do total no período, o porto de Lisboa importou desse montante 36,3% e o Porto foi responsável pelos outros 14,1%; o Pará estava em segundo lugar, com 22,5% do total, 19,2% desse total foram importados por Lisboa; o Rio de Janeiro era o terceiro colocado no *ranking* de exportação de arroz para Portugal, com a soma de 19,8% do total no período, desse montante, a maior parte foi importada pelo Porto. A Bahia estava em quarto lugar no comércio de exportação de arroz, com o total de 5,8%; Pernambuco ocupava o quinto lugar, com 0,9% do total; o Ceará também participou deste comércio, com 0,4% do total. As demais apresentaram um total abaixo de 0,2% do total no período.

Com exceção da Paraíba, Santos e Ceará, todas as demais regiões brasileiras exportavam cacau; pouca quantidade era exportada em Pernambuco, Rio de Janeiro, Maranhão e Bahia; a quase totalidade das exportações, como se verifica no gráfico, foi efetuada pelo Pará, somando 97,9% do total no período, sendo 89,1% importada por Lisboa e 8,8% pelo Porto.

Quanto à importação portuguesa de café nas regiões brasileiras, o Rio de Janeiro estava em primeiro lugar, com 84% do total no período. Desta importação, 71,5% foram efetuados por Lisboa e 12,5% pelo Porto; a Bahia estava em segundo lugar, com 7,7% do total, sendo a maioria desse montante importado por Lisboa, como se observa na tabela; Pará estava em terceira posição, com 6,1% do total no período, também aqui o comércio importação foi realizado quase somente por Lisboa; em quarto estava o Maranhão, com 1,1% do total; Pernambuco seguia com 0,5% do total e as demais não chegaram atingir a 0,2% do total.

A Bahia ocupava o primeiro lugar no comércio de exportação de couros salgados, com o total de 49,3%. Deste montante, 44,3% foram importados por Lisboa e somente 5% pelo Porto; Pernambuco estava em segundo lugar, com 29,5% do total, também aqui a maior importação foi realizada por Lisboa, 27,7% do total. O Maranhão estava em terceiro lugar, com 10,1% do total. Em relação a esse produto, Lisboa quase assumiu a totalidade da importação. O Rio de Janeiro estava na quarta posição, com o total de 4,5%; Pará em quinto lugar, com 3,3% do total, e o Ceará em sexta posição, com 3,1% do total; as demais regiões não atingiram 0,2% do total no período.

Quanto o comércio do anil, a principal região brasileira responsável pela exportação para Portugal foi o Rio de Janeiro, quase assumindo a totalidade da exportação deste produto, somando 90% do total no período, sendo a maior parte importada por Lisboa, ou seja, 77,3% do total, e somente 12,7% pelo Porto. A Bahia seguia em segundo lugar, com 4,9% do total no período; o Pará estava em terceiro lugar, com 4,9% do total. As demais regiões não atingiram mais de 0,2% do total no período.

O comércio do pau-brasil era exclusivo de Pernambuco, como nos mostra o gráfico, assumindo 100% do total no período; deste percentual, Lisboa foi responsável absoluto na exportação.

Quanto ao comércio da ipecacuanha, as regiões brasileiras que exportadoras deste produto eram, em primeiro lugar, o Rio de Janeiro, seguido pela Bahia, Pernambuco e Maranhão. O Rio de Janeiro exportou 56,5% do total; a Bahia, 39,3%; destas duas regiões, Lisboa importou quase a totalidade. Conforme se verifica na tabela, Pernambuco exportou 3,7% do total e o Maranhão 0,4% do total no período. As demais regiões não participaram deste comércio.

A exportação da salsaparrilha praticamente foi efetuada pela região do Pará, com 98,4% do total no período; 94,2% foram importados por Lisboa. O Maranhão participou com 1,7% do total no período.

Por último, temos o comércio das vaquetas. A participação de cada região pode ser detectada no gráfico e na tabela, mostrando-nos com clareza que Pernambuco partia na frente, com 54,9% do total no período, sendo que o porto de Lisboa importou 46,1% do total. Em segundo lugar, estava a Bahia, com 25,8% do total; em terceiro, o Maranhão, com 12,5% do total; o Rio de Janeiro ocupava a quarta posição, com 3,9% do total; a Paraíba ocupava o quinto lugar, com 2,3% do total e, por fim, o Pará, com a participação de 0,6% do total.

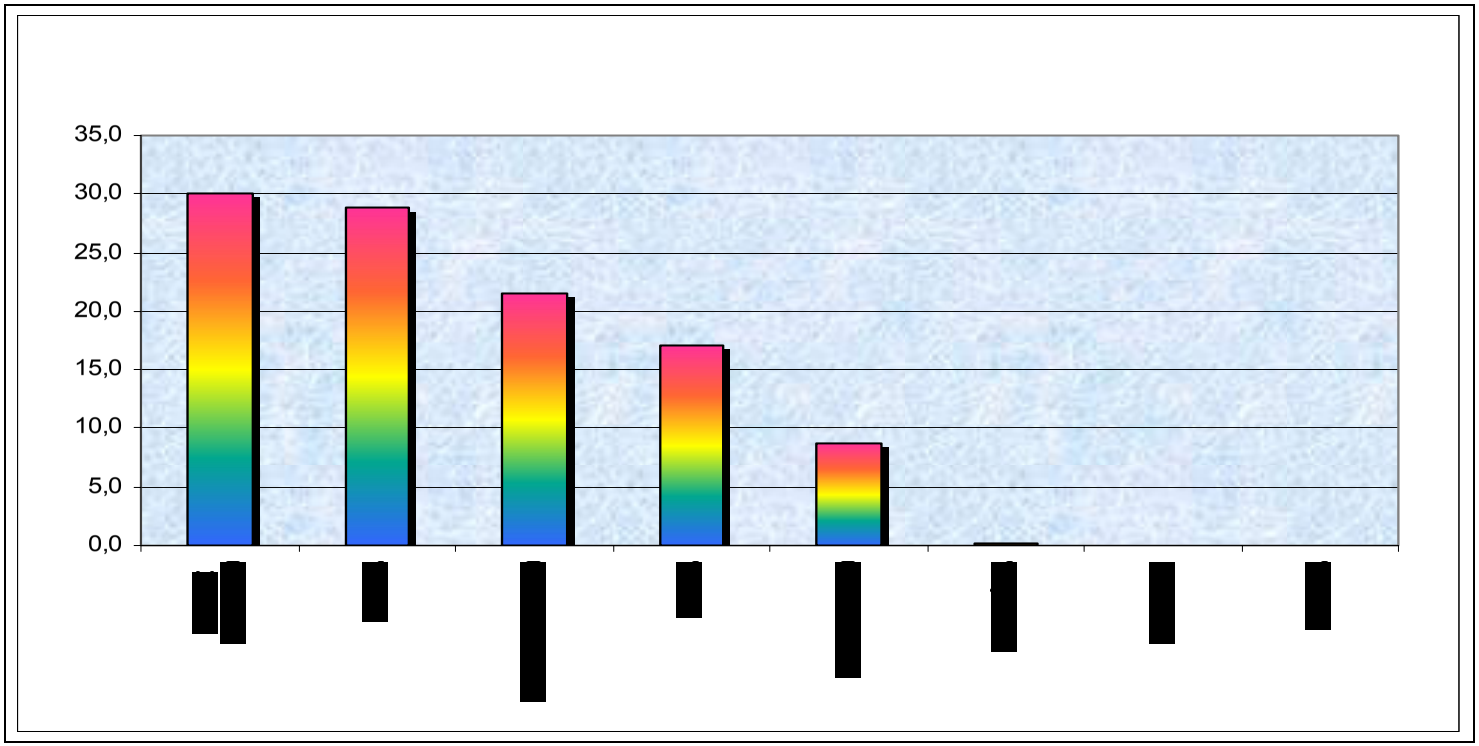
A importação portuguesa de produtos brasileiros nas várias regiões foi realizada em maior quantidade pelo porto de Lisboa.

Tabela 102: Importação portuguesa do Brasil (1796-1831) (quantidade/ porcentagem).

PRODUTOS	RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		PARAÍBA		SANTOS		CEARA		TOTAL GERAL
	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	
AÇÚCAR BRANCO	5.176.067	4.130.402	7.918.534	2.252.825	10.862.371	3.363.218	6.127	5.252	5.299	1.359	66.192		98.556		618		33.886.820
%	**15,3**	**12,2**	**23,4**	**6,6**	**32,1**	**9,9**					**0,2**		**0,3**				**100**
AÇÚCAR MASCAVADO	1.874.917	1.001.053	6.200.454	2.005.688	1.437.841	569.494	1.798		26	211	8.432		15.982				13.115.896
%	**14,3**	**7,6**	**47,3**	**15,3**	**11,0**	**4,3**							**0,1**				**100**
ALGODÃO	85.892	38.257	893.239	95.826	2.775.651	452.792	3.246.124	235.222	272.495	16.488	38.883		5.189		180.954	2.815	8.339.827
%	**1,0**	**0,5**	**10,7**	**1,1**	**33,3**	**5,4**	**38,9**	**2,8**	**3,3**	**0,2**	**0,5**	**0,0**	**0,1**		**2,2**		
TABACO	22.363		6.259.374		951				100								6.282.788
%	**0,4**		**99,6**														**100**
COUROS SECOS	7.915.912	2.676.597	1.729.392	150.083	1.519.203	61.682	431.349	1.182	131.183	9.316	11.062		19.859		3.514	750	14.661.084
%	**54,0**	**18,3**	**11,8**	**1,0**	**10,4**	**0,4**	**2,9**	**0,0**	**0,9**	**0,1**	**0,1**		**0,1**				**100**
ARROZ	1.046.078	2.570.396	591.605	476.574	98.552	67.357	6.604.923	2.575.088	3.503.118	594.336	559		20.435		66.521	636	18.216.178
%	**5,7**	**14,1**	**3,2**	**2,6**	**0,5**	**0,4**	**36,3**	**14,1**	**19,2**	**3,3**			**0,1**		**0,4**		**100,0**
CACAU	41.556	15.063	16.586	58	1.000	941	2.445	41	4.216.817	417.702					18.102		4.730.311
%	**0,9**	**0,3**	**0,4**				**0,1**	**0**	**89,1**	**8,8**					**0,4**		**100,0**
CAFÉ	1.614.706	282.665	154.240	19.756	9.590	2.505	25.283	145	143.345	3.069			648		1.103	1.375	2.258.430
%	**71,5**	**12,5**	**6,8**	**0,9**	**0,4**	**0,1**	**1,1**		**6,3**	**0,1**					**0**	**0,1**	**100,0**
COUROS SALGADOS	70.877	82.463	1.495.403	168.712	936.616	59.790	297.391	45.435	106.708	4.938	4.070				100.744	2.129	3.375.276
%	**2,1**	**2,4**	**44,3**	**5,0**	**27,7**	**1,8**	**8,8**	**1,3**	**3,2**	**0,1**	**0,1**				**3,0**	**0,1**	**100,0**
ANIL	729.349	119.875	45.738	942					46.290				1.849				944.043
%	**77,3**	**12,7**	**4,8**	**0,1**									**0,2**				**100,0**
PAU BRASIL					143162												143162
%					**100,0**												**100,0**
IPECACUANHA	151.592	5.664	108.973	384	10.292	24	1.152										278.081
%	**54,5**	**2,0**	**39,2**	**0,1**	**3,7**		**0,4**										**100,0**
SALSAPARRILHA							1.187		67.562	2.978							71.727
%							**1,7**		**94,2**	**4,2**							**100,0**
VAQUETAS	34.837	100.812	550.547	353.715	1.611.626	307.204	338.748	98.562	15.999	4.391	78.351	4.299			240		3.499.331
%	**1,0**	**2,9**	**15,7**	**10,1**	**46,1**	**8,8**	**9,7**	**2,8**	**0,5**	**0,1**	**2,2**	**0,1**					**100,0**

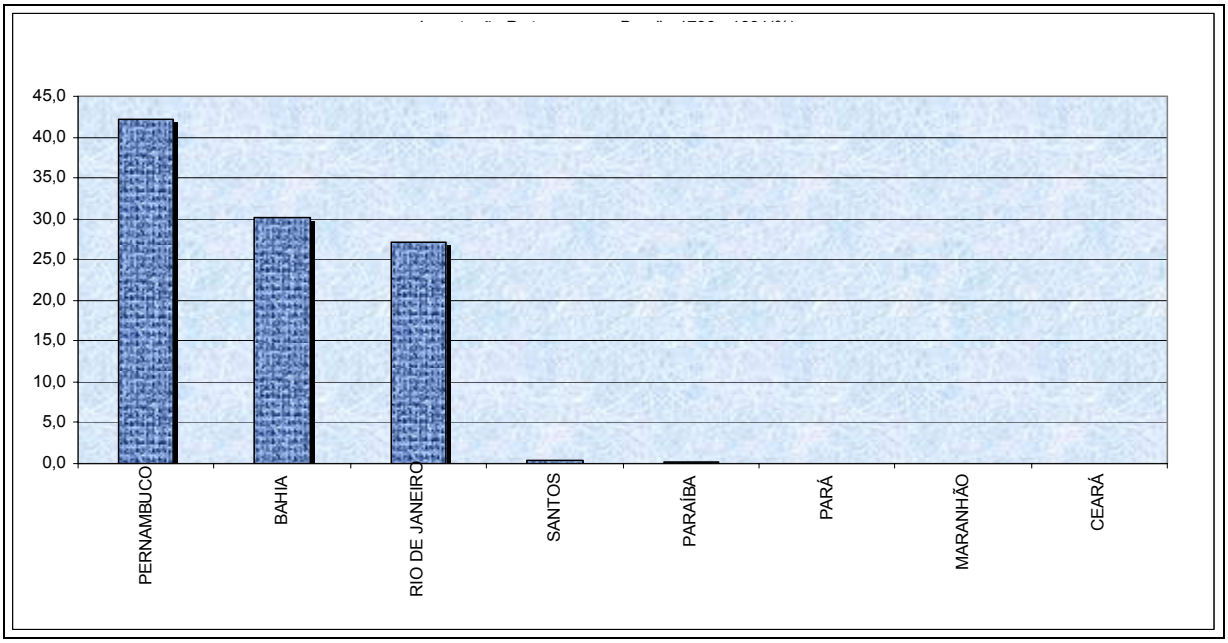
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 82: Ordem de importância das importações portuguesas das regiões brasileiras (1796-1831) (quantidade).



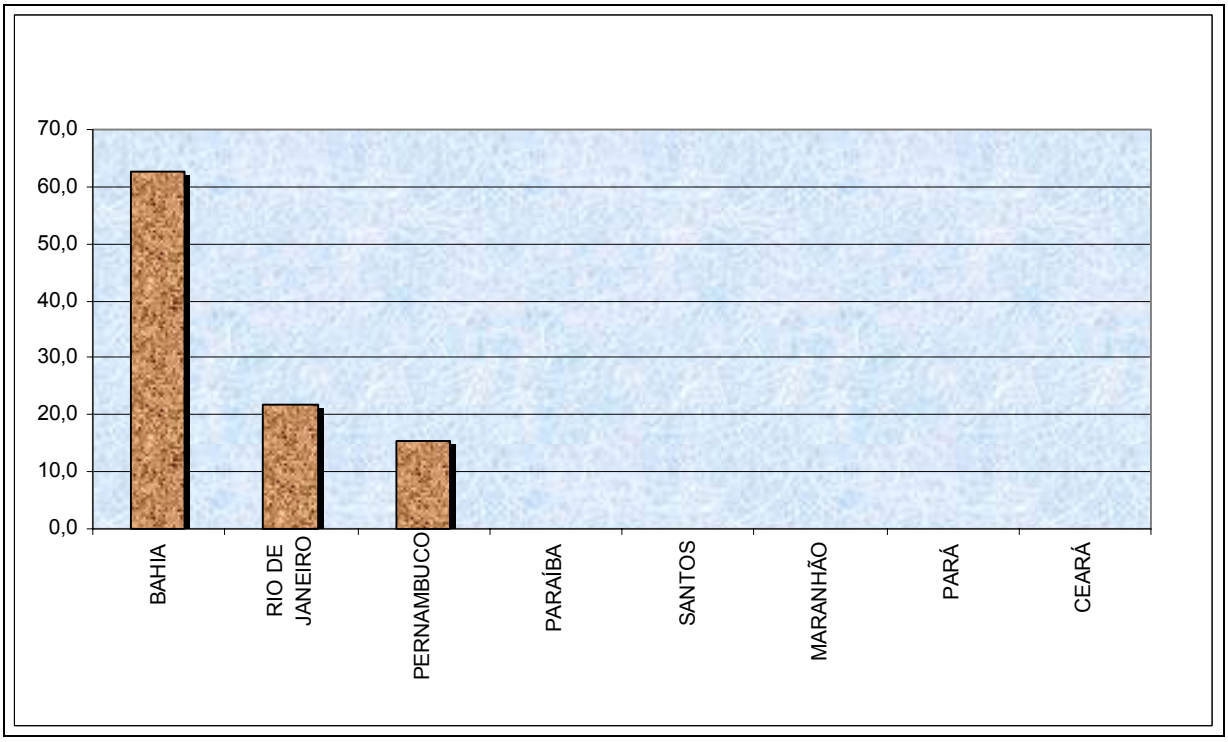
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 83: Importação portuguesa no Brasil: açúcar branco (arrobas) (1796-1831).



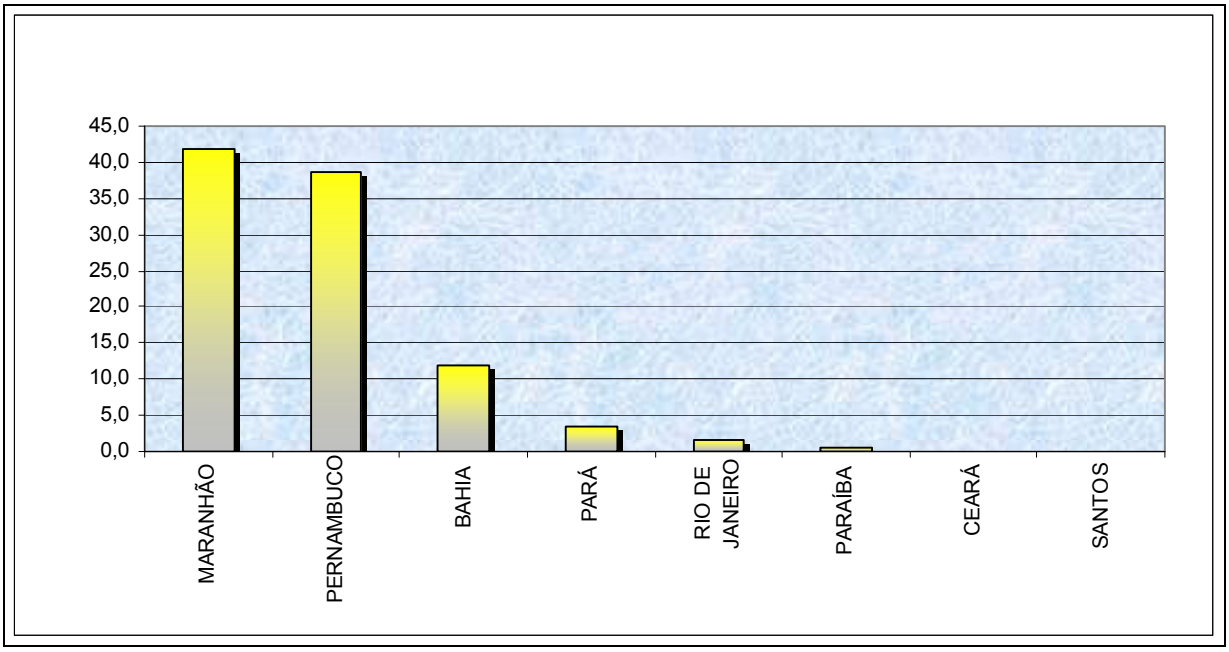
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 84: Importação portuguesa no Brasil: açúcar mascavado (arrobas) (1796-1831).



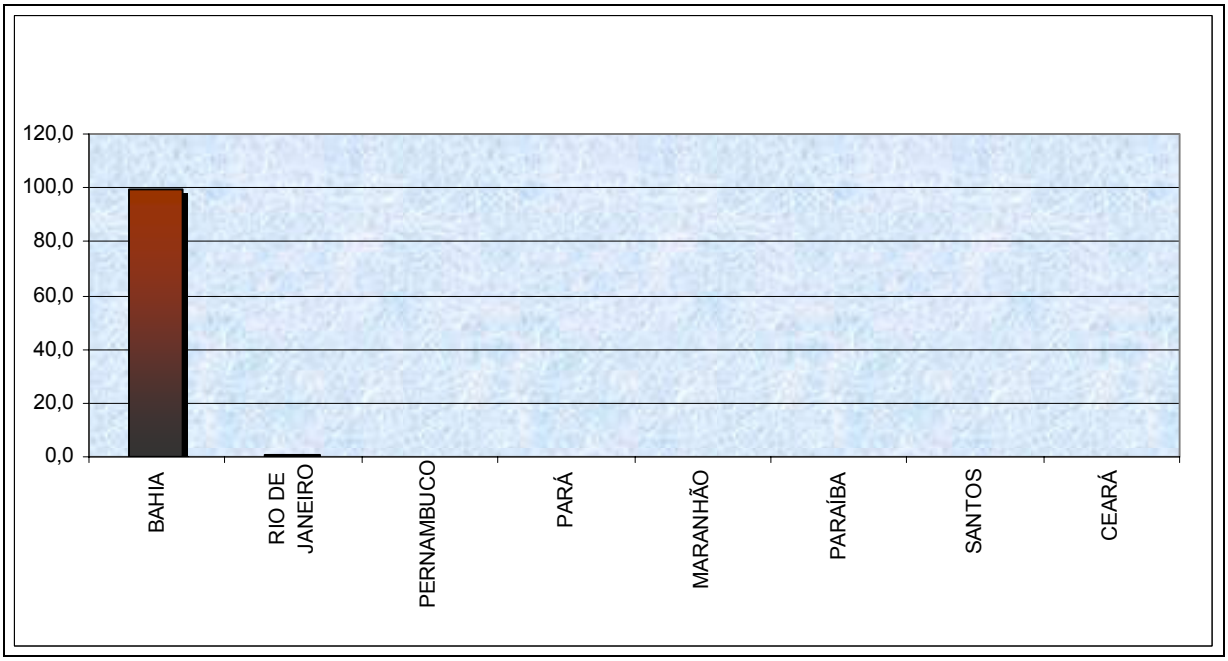
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 85: Importação portuguesa no Brasil: algodão (arrobas) (1796-1831).



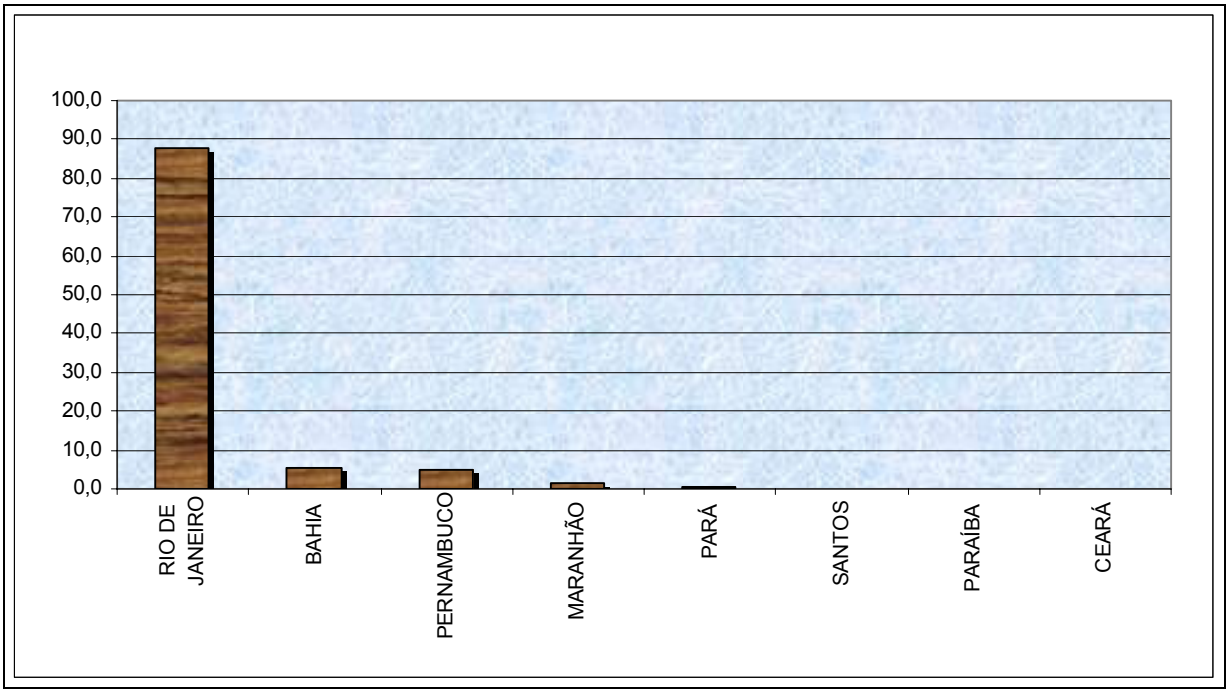
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 86: Importação portuguesa no Brasil: tabaco (arrobas) (1796-1831).



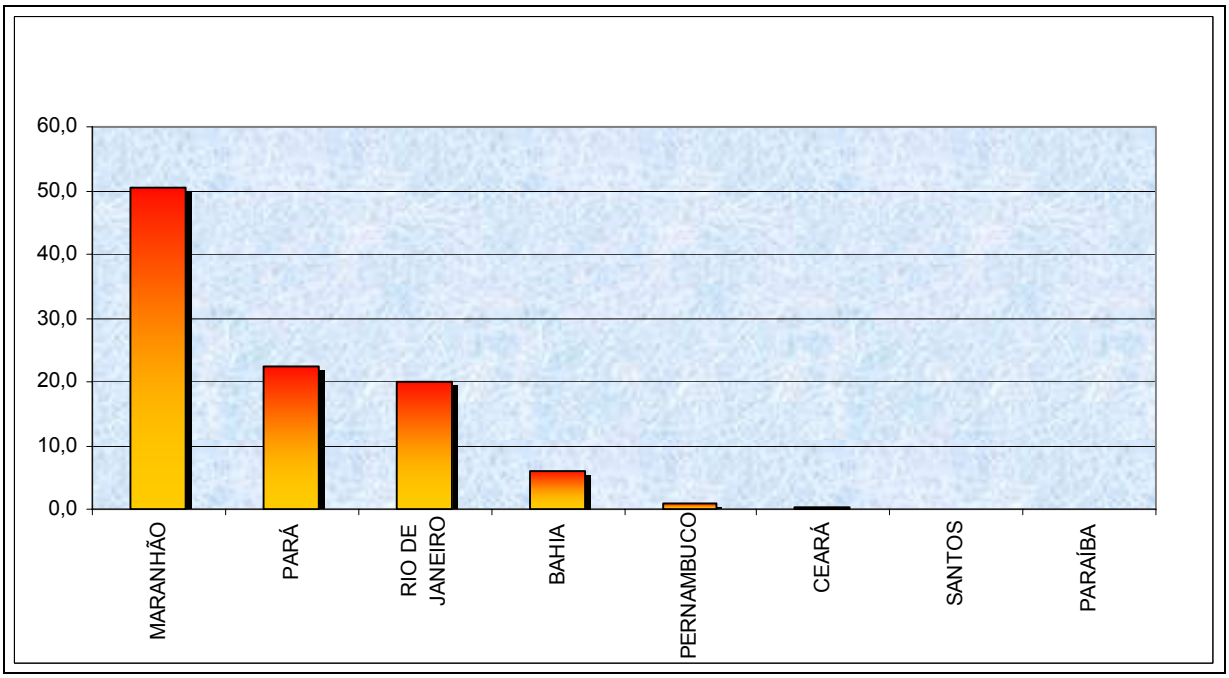
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 87: Importação portuguesa no Brasil: couros secos (arrobas) (1796-1831).



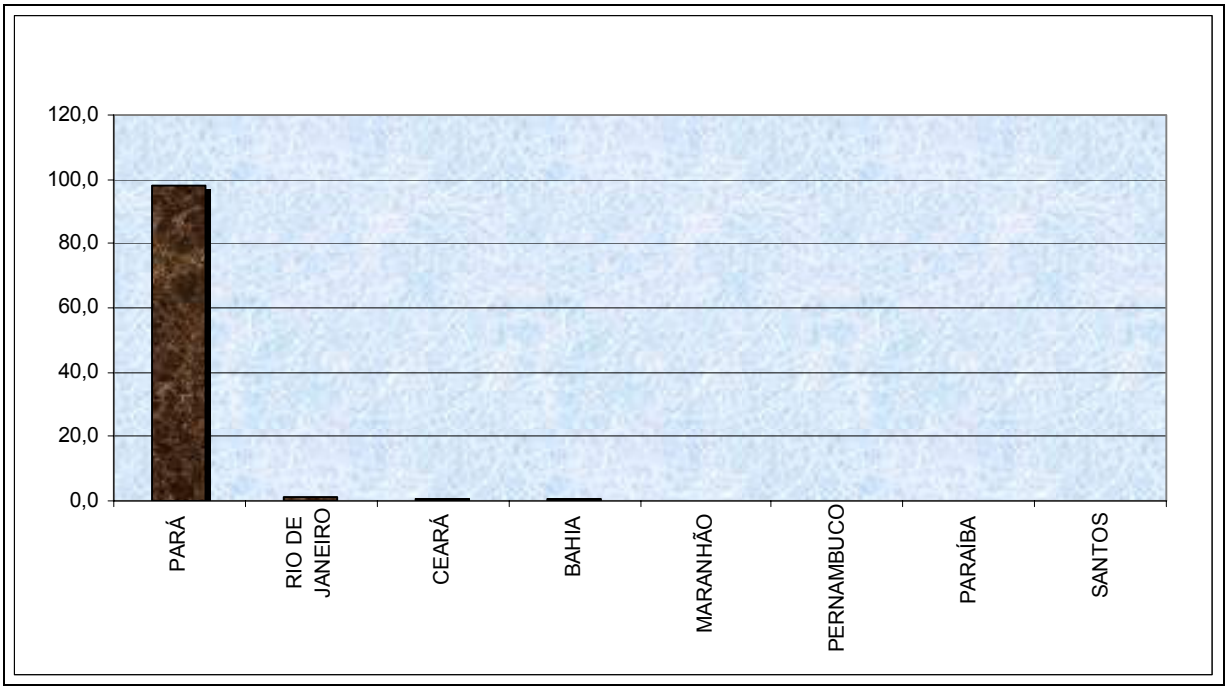
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 88: Importação portuguesa no Brasil: arroz (arrobas) (1796-1831).



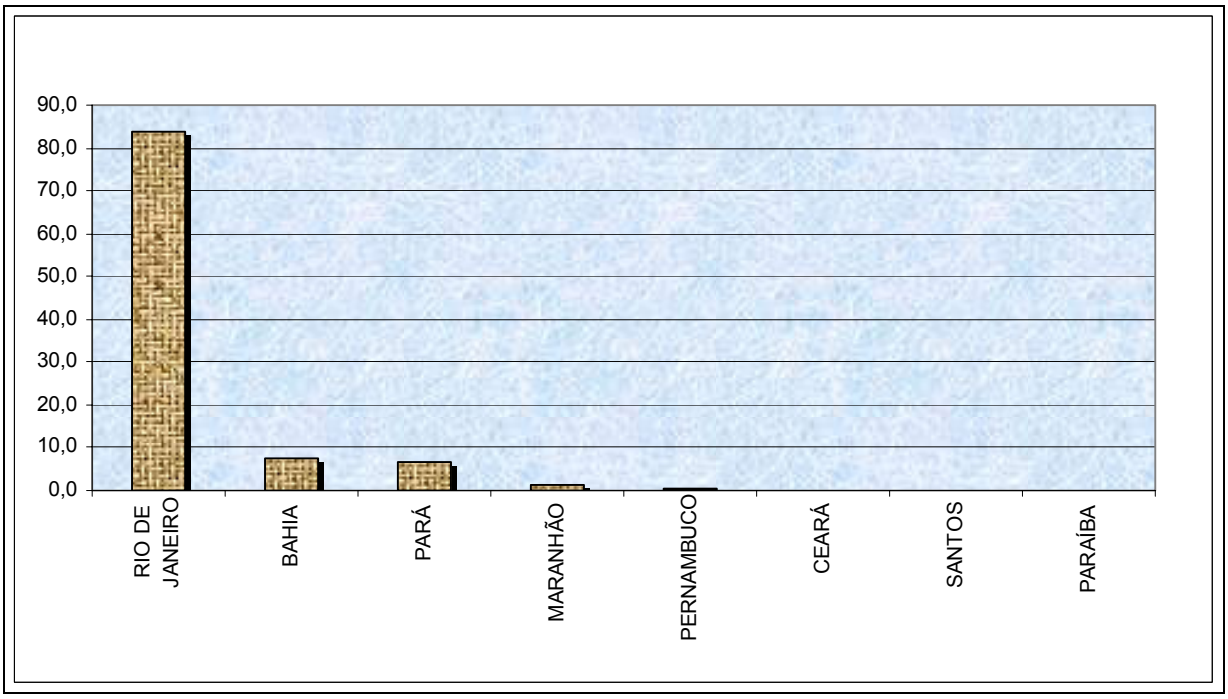
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 89: Importação portuguesa no Brasil: cacau (arrobas) (1796-1831).



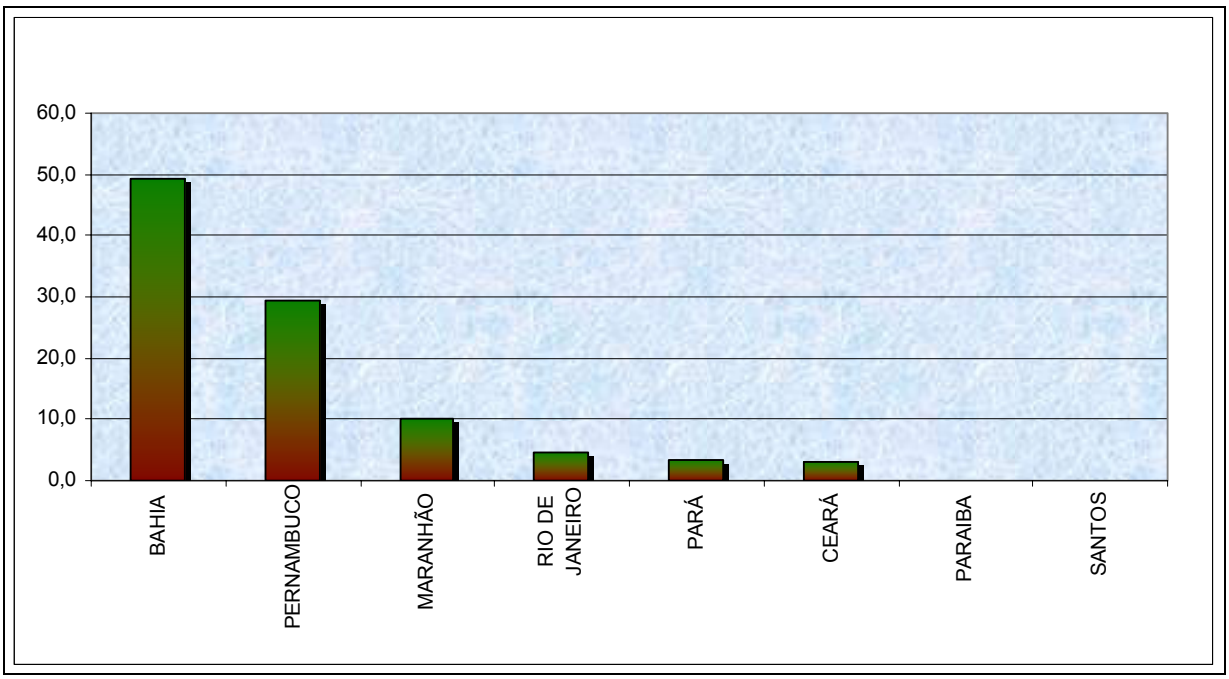
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 90: Importação portuguesa no Brasil: café (arrobas) (1796-1831).



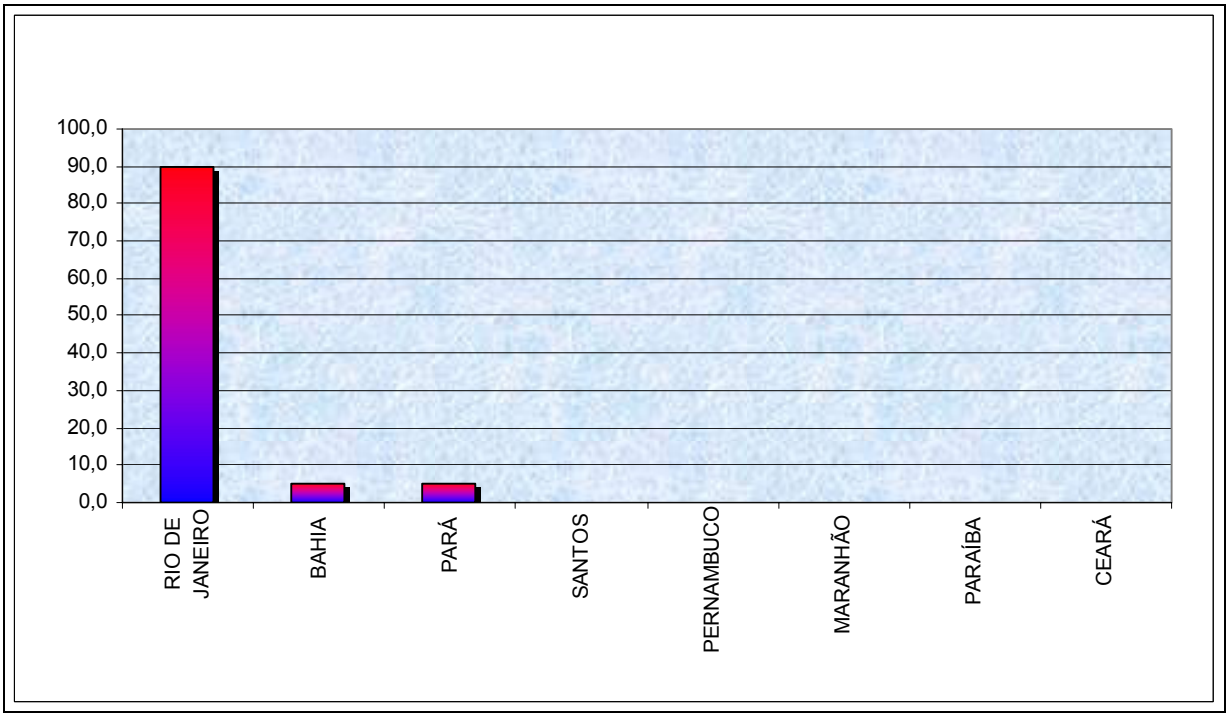
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 91: Importação portuguesa no Brasil: couros salgados (arrobas) (1796-1831).



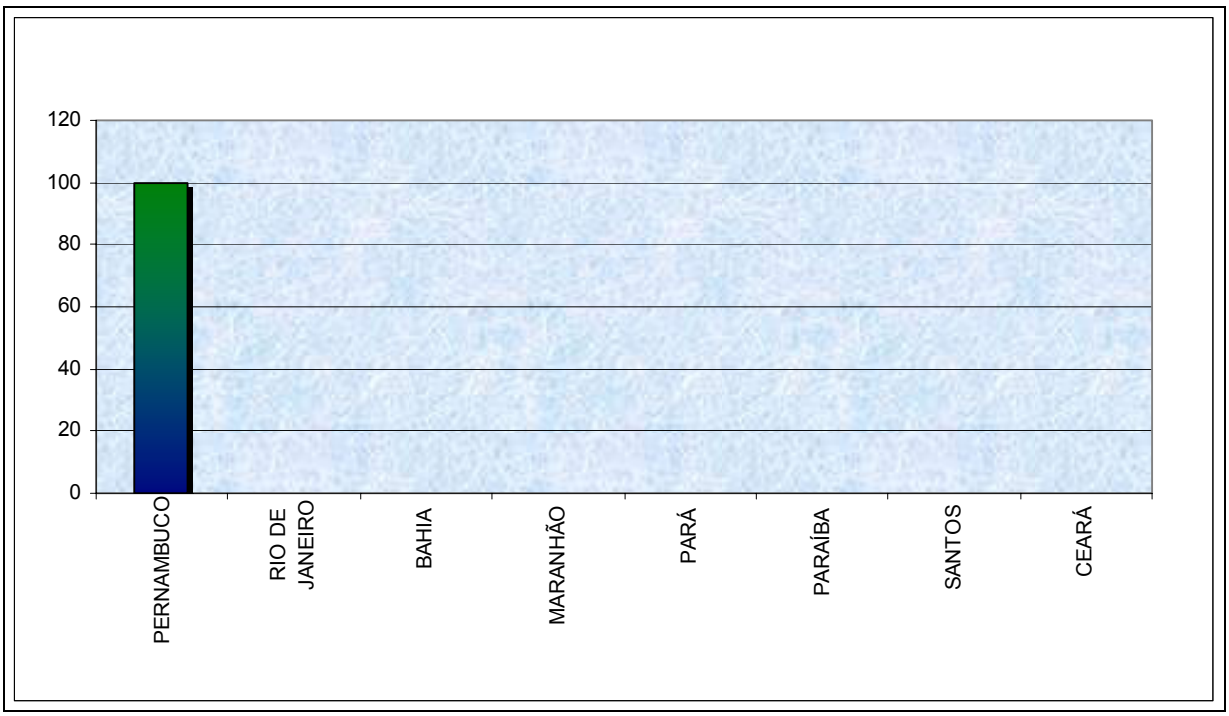
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 92: Importação portuguesa no Brasil: anil (arrobas) (1796-1831).



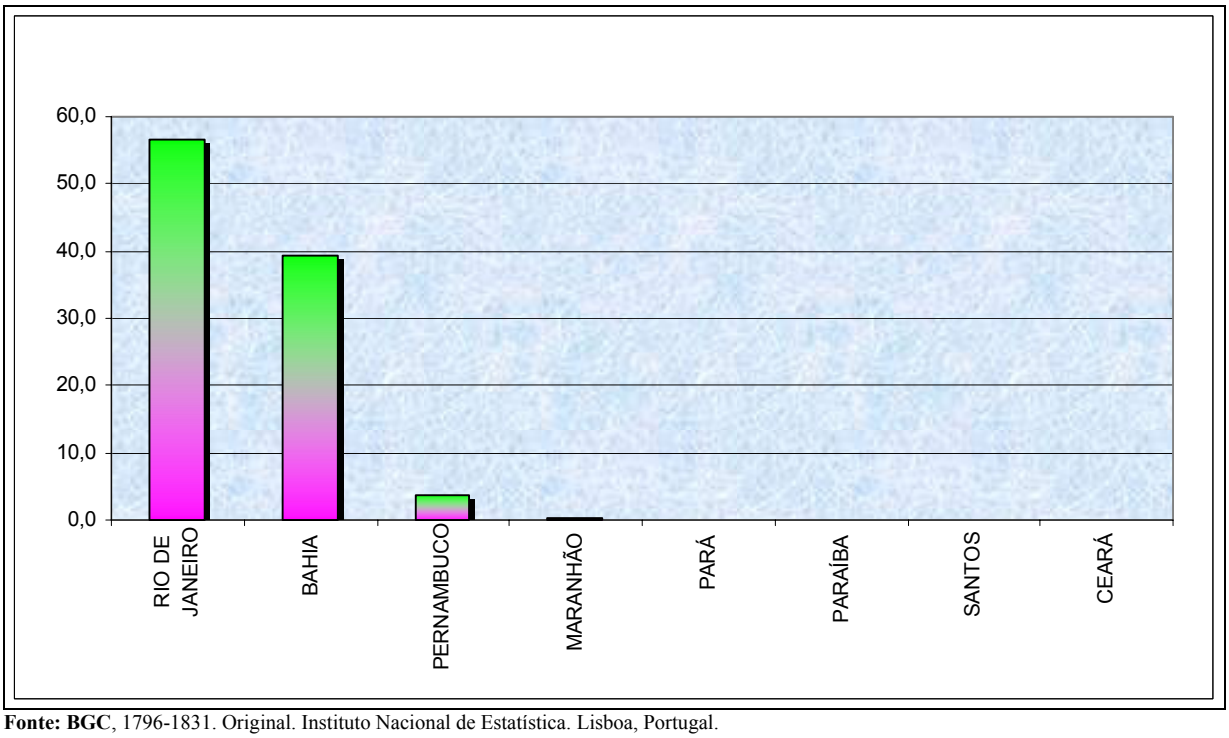
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 93: Importação portuguesa no Brasil: pau-brasil (quintais) (1796-1831).



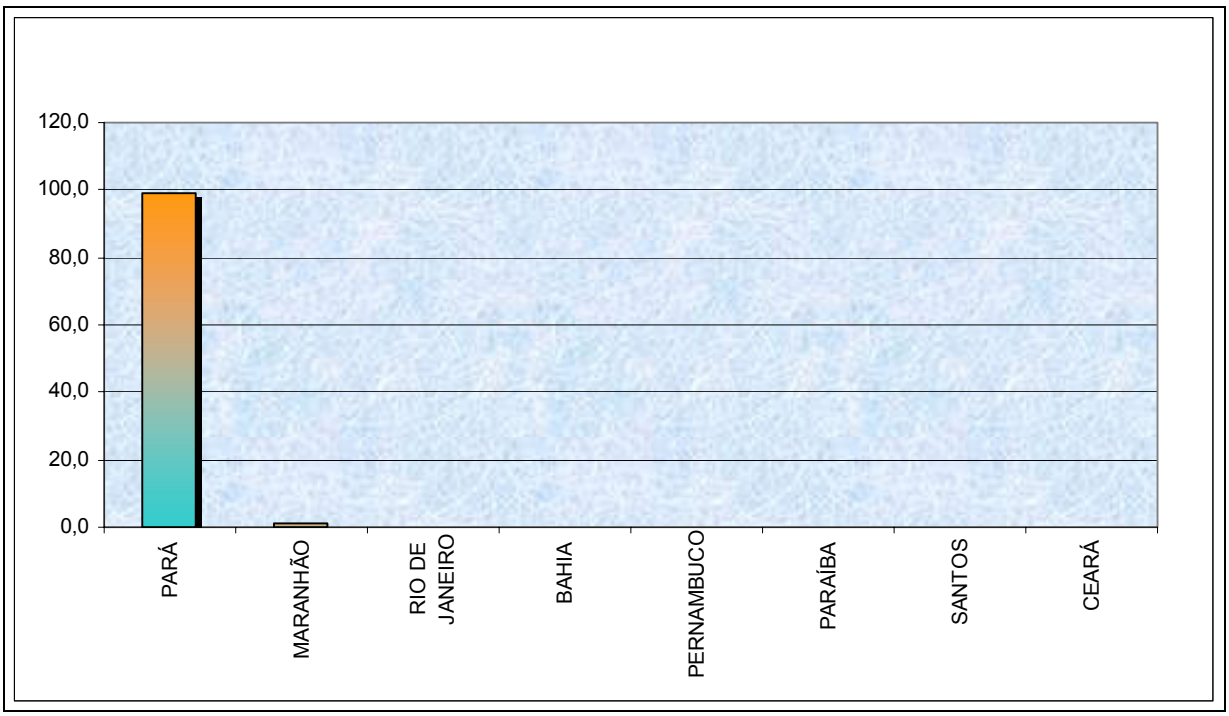
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 94: Importação portuguesa no Brasil: ipecacuanha (arráteis) (1796-1831).



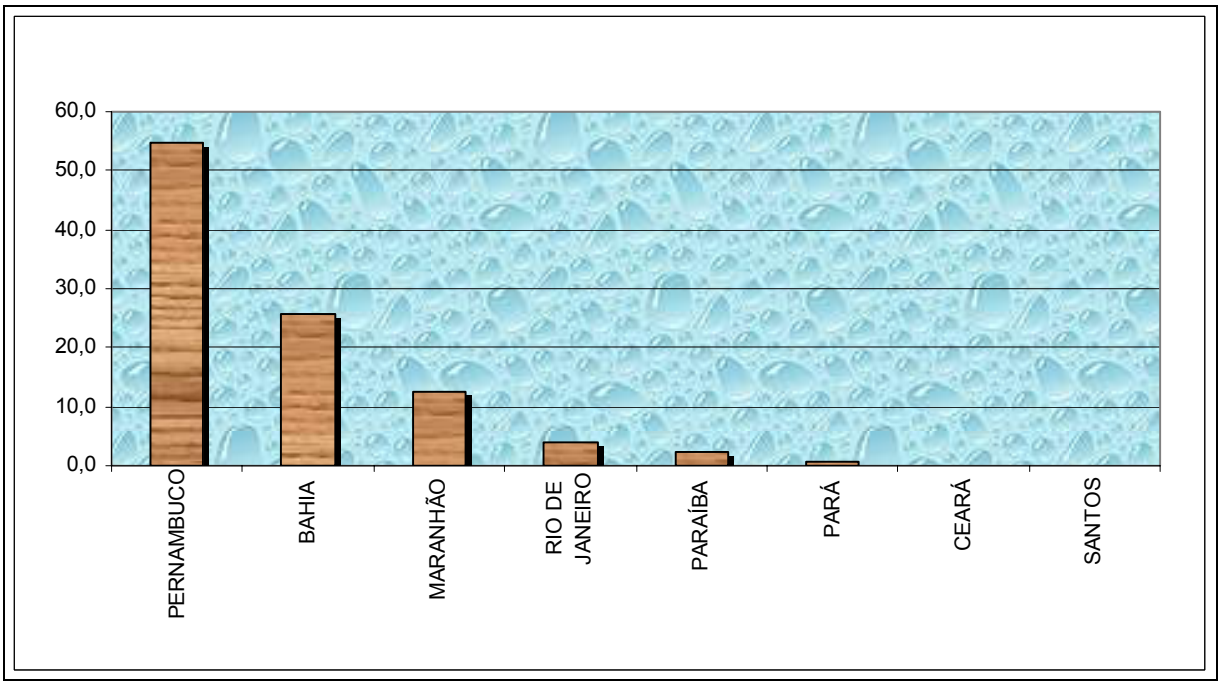
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 95: Importação portuguesa no Brasil: salsaparrilha (arrobas) (1796-1831).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 96: Importação portuguesa no Brasil: vaquetas (arrobas) (1796-1831).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4 RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS PARA O BRASIL

Neste último item da tese, pretendemos aprofundar o estudo dos vários produtos que aparecem na balança comercial portuguesa e, da mesma maneira que fizemos com os produtos de importação portuguesa no Brasil, individualizamos alguns produtos. Como a exportação portuguesa para o Brasil tinha menor interesse dentro dos nossos objetivos, a lista se reduz a 11 produtos.

6.4.1 VARIEDADE DE PRODUTOS EXPORTADOS POR PORTUGAL AO BRASIL

Primeiramente, apresentamos a lista dos produtos exportados por Portugal, de 1796 a 1831. Estes produtos foram divididos por artigos: mantimentos, lanifícios, linifícios, sedas produções das fábricas do Reino e produtos da Ásia.

MANTIMENTOS

Aguardente	Vinagre	Cebolas	Queijo parmesão
Azeite	Vinho	Cevadinha[1534]	Alho
Bacalhau	Açafrão[1528]	Chouriços	Ameixas secas
Chocolate	Aletria[1529]	Cominhos[1535]	Nozes
Manteiga	Alpista[1530]	Doce	Passas de peras
Passas de uva figo[1525]	Ameixas passadas[1531]	Erva doce	Roscas
Presuntos	Amêndoa	Figos passados[1536]	Sardinha
Paios e chouriços	Azeitona	Mel	Carne
Queijos flamengos[1526]	Biscoito[1532]	Passas de alicante	Paios
Queijo inglês[1527]	Castanha pilada[1533]	Passas de algarve	Alicante[1537]
Sal			

[1525] Fruta seca, principalmente a uva.
[1526] Coalho de leite (com ou sem a nata), separado do soro e preparado de várias maneiras na forma de alimento nutritivo e durável. 2. Pedaço dessa substância de forma e tamanho definidos.
[1527] Coalho de leite (com ou sem a nata), separado do soro e preparado de várias maneiras na forma de alimento nutritivo e durável. 2. Pedaço dessa substância de forma e tamanho definidos.
[1528] 1. Bot. Planta bulbosa iridácea ornamental. Dos estigmas da flor extrai-se o açafrão comercial, corante empregado para tingir doces, etc. 2. Esse corante. 3. Cor amarelo-alaranjada como a da infusão dos estigmas da açafroeira.
[1529] 1. Cul. Massa de farinha crua e seca em fios muito delgados e enroscados. 2. Ictiol. Manjuba.
[1530] Bot. 1. Planta gramínea. 2. Grãos dessa planta, que se dão aos passarinhos domésticos.
[1531] 1. Fruto da ameixeira. 2. Bot. Ameixeira.
[1532] 1. Massa de farinha ou fécula, cozida no forno até ficar bem seca. 2. Bolacha. 3. Bofetão, sopapo.
[1533] 1. Fruto do castanheiro e de outras árvores. 2. Rolo de cabelo.

LANIFÍCIOS

Baeta de cores[1538]
Baeta grã
Calções de meia
Casimira[1539]
Droguete Castor[1540]
Droguete Pano Rey
Durantes
Lilla
Pano fino[1541]
Baetão[1542]
Pano entre fino e ordinário
Barretes[1543]
Camelões
Duraque[1544]
Fitas de Laci[1545]
Meias
Ozória
Baetas
Sarjas
Serafinas[1546]
Cetim de lã[1547]
Baeta de cores ordinárias
Baeta de meia cor
Baeta Preta Fina
Baeta de meia largura
Baetão Liso
Baetão de cor fina
Camelão de Irlanda[1548]
Camelão pintado
Camelão inglês
Durantes de cores
Durantes de cor fina
Durante de viscar
Silecia
Duraques
Amen
Burel[1549]
Droquete pano de França
Droguete pano cor fina
Dorquete Rei liso
Dorquete rei Laurado
Melania de cores[1550]
Melania de cor fina
Meias de lã
Pano escarlate[1551]
Pano de serra
Saeta de cores
Saeta de cor fina
Sarja
cetim
Baetinha
Corte de calção
Damasco
Galão[1552]
Lã de casear fina
Lã de casear grossa
Lapim
Mantas[1553]
Pano ingles
Pano lemiste

[1534] Bot. Gramínea cerealífera cujo grão fornece uma farinha alimentícia e é utilizado na fabricação da cerveja.
[1535] Bot. Planta da família das Umbelíferas, cujas sementes são usadas como condimento.
[1536] Fruto da figueira.
[1537] Casta de uva algarvia e andaluza; vinho fabricado com esta casta.
[1538] Tecido felpudo e grosseiro de lã.
[1539] Tecido de lã, encorpado, para vestuário.
[1540] Estofo ordinário, geralmente de lã.
[1541] 1. Tecido de algodão, lã, linho etc. 2. Velas do navio. 3. Cada uma das porções de tecido cosidas umas às outras para formar um todo: Saia de quatro panos. 4. Med. Manchas no rosto ou no corpo, produzidas por certos estados fisiológicos ou patológicos.
[1542] Tecido felpudo e grosseiro de lã.
[1543] 1. Espécie de boné sem pala para se usar em casa. 2. Carapuça. 3. Cobertura quadrangular, com que os clérigos protegem a cabeça.
[1544] Tecido forte e consistente, que se usou especialmente em calçado de senhoras.
[1545] 1. Tecido mais ou menos estreito e comprido, que serve para ornar, ligar etc.; faixa, tira. 2. Insígnia honorífica ou nobiliária. 3. Pop. Filme. 4. Ação que tem por fim impressionar; fingimento.
[1546] Baeta encorpada com desenhos.
[1547] Tecido de seda ou algodão, macio e lustroso.
[1548] Pano grosseiro do Oriente, primitivamente feito com pêlo de camelo.
[1549] Tecido de lã simples e grosseiro; hábito de religioso; pano de luto.
[1550] Ant. tecido ondeado, de lã ou seda, próprio para decorações.
[1551] Tecido de linho, algodão, lã, seda, etc. ;cada uma das peças que formam a saia qualquer peça fazenda que serve para tapar, cobrir ou envolver uma coisa; coberta de mesa ou de qualquer outro móvel; velas do navio;
[1552] Tira entrançada para debruar ou enfeitar; tira de linho para calafetar; tira aplicada nas fardas para indicar a categoria dos militares ou de outros funcionários; corcovo, upa, salto do cavalo, arqueando o dorso.
[1553] Cobertor de cama; lenço de agasalho; tira de seda ou de outro tecido, que serve de gravata; xairel de lã;

LINIFÍCIO

Aniagens[1554]
Bretanhas de França
Bretanhas de Hamburgo
Brim[1555]
Cambraias[1556]
Crés
Enxárcia[1557]
Fio de vela[1558]
Lonas[1559]
Olandas cruas
Pano de Linho de Hamburgo
Pano de Linho ordinário
Pano de linho dos arcos
Ruões
Riscada
Frés
Bretanha de França largas
Bretanhas de França estreitas
Bretanhas de Irlanda largas
Meias de linha de mulher
Bretanha de Irlanda estreitas
Bretanha de Hamburgo largas
Bretanhas de Hamburgo estreitas
Brim de Hamburgo
Brim da Holanda
Cambraia fina
Cambraia transparente
Cambraeta ordinária
Cambraeta entrefinas
Cavalim
Calhamaço[1560]
Estopa de Hamburgo[1561]
Esquião
Esquião grosso da Letra
Fios de cores velhas
Lona da Rússia
Lona da Holanda
Meias de linha de homem
Olandilhas de 16 covados
Panos de linho da Alemanha
Pano de linho de Irlanda fino
Pano de linho grosso
Pano de linho do reino
Pano de linho de estopa
Biscadilho de Hamburgo ordinário
Biscadilho de Hamburgo melhor
Ruão de Hamburgo
Ruão de cofe[1562]
Frés de Hamburgo
Capateiro
Guardanapos
Renda sortida
Toalhas de mesa
Talagarça em folhas[1563]
Talagarça em tiras
Volante de Linho[1564]

SEDAS

Calções de meia
Chamalotes[1565]
Damasco
Fitas
Nobreza
Cetim
Retrós
Veludos
Cortes Bordados de capatos
Fitas de Itália
Fitas estreitas de França
Floco grosso
Floco fino
Fumo de Itália
Gravatas
Meias finas
Meias ordinárias
Nobreza da Itália
Nobreza de França larga
Rendas de varias larguras
Retrós de Itália
Sarja
Cetim de Itália
Cetim ordinário
Tafetá de Castela
Veludo de Itália
Alecadores de seda
Bandas de militar
Cordões de bengalas
Cobertores
Fumo fino
Fumo ordinário
Lindeza
Torçal[1566]
Tifo
Vestes bordadas

[1554] Tecido grosseiro de linho cru ou de juta para encapar fardos; corrup. de linhagem tecido grosseiro de linho cru ou de juta para encapar fardos; corrup. de linhagem .
[1555] Tecido forte de linho ou de algodão, usado especialmente para vestuário.
[1556] Tecido fino e transparente de linho ou de algodão.
[1557] Conjunto de cabos fixos que seguram os mastros e os mastaréus; cordoalha do navio; massame; petrechos de barco.
[1558] Fibra extraída de plantas têxteis; inha fiada e torcida; cordel delgado; metal puxado na fieira; fieira; serragem numa peça de madeira; corrente tênue de líquido; gume de instrumento cortante;
[1559] Tecido forte de linho grosso; cânhamo de que se fazem sacos, velas, toldos, etc.
[1560] Pano grosso de linho; livro grande e antigo; alfarrábio;
[1561] A parte mais grossa do linho, que fica depois de o passarem pelo sedeiro; tecido fabricado com essa parte do linho; cairo da casca do coco ou outros vegetais de casca fibrosa.
[1562] Tecido de linho que se fabricava em Ruão (França).
[1563] Tecido grosso e ralo, sobre o qual se fazem bordados, tapeçarias etc.
[1564] Tecido leve, transparente.
[1565] s. M. Tecido furta-cor e ondulado.
[1566] 1. Cordão feito com fios de retrós. 2. Cordão de seda com fios de ouro. 3. Cabresto.

PRODUÇÕES DAS FÁBRICAS DO REINO

Alfinetes de ferro
Acolchoado
Algodão e seda
Aventais pintados
Baetão[1567]
Baetilha[1568]
Bafetaz
Bandas de retrós
Bandejas de cobre
Barretos de seda
Bretanhas[1569]
Botões de Casquinha de casaca
Botões de casquinha de veste
Botões de madre pérola
Cambraia[1570] lavrada
Cambraia ramas de ouro
Cambraias lisas
Cangas pintadas
Caixa de tabaco
Cassas de risca
Xales
Chapéus finos
Chapéus grossos
Chitas de diversos padrões
Cerveja
Cobertores de chita
Coletes de seda
Coletes de veludo
Coletes de algodão e seda
Coletes de chita
Cortes de calção de meia de seda
Cortes de calção de meia de algodão
Damasco de ouro
Pólvora fina
Pólvora grossa
Rapé[1571]
Droguetes de lã
Varas dórias pintadas
Esparregão de seda
Fio de ouro
Fitas de seda
Fustão[1572] de algodão
Fumo
Galão de seda
Galão de ouro
Galão fino sortido
Lacre
Lenços de cambraias lavrados
Lenços de seda e algodão
Lenços de algodão pintados
Lenços de chita
Lonas
Louça fina
Algodão
Marroquins[1573]
Meias de seda
Meias de algodão
Musselinas[1574]
Nobrezas
Palheta de ouro
Pano de lã
Pelúcias de algodão
Pentes de marfim
Rendas de ouro
Retrós
Rescaldos de algodão e sedas
Saias de chita
Saias de cassa
Saias de algodão e seda
Saias de cambraia
Saias acolchoadas
Sarja de seda
Sarja de algodão
Serafinas
Sedas de matriz
Cetins de cores
Silencias
Setina
Tafetá
Velbutre
Veludo
Lhama
Vestes pintadas
Vestes de seda
Vestes bordadas
Vidraças
Copos
Caixas
Radão
Tramoya
Trena[1575]
Volante[1576]

[1567] Tecido felpudo e grosseiro de lã.
[1568] Baeta fina; tecido felpudo de algodão baeta fina; tecido felpudo de algodão.
[1569] Tecido fino de linho ou algodão, outrora fabricado na Bretanha.
[1570] Tecido muito fino de algodão ou de linho.
[1571] Tabaco em pó, para cheirar.
[1572] Pano forte de algodão, linho, seda ou lã.
[1573] Pele de cabra ou bode, tingida do lado da flor e preparada para artefactos.
[1574] Tecido leve e transparente, de algodão.
[1575] Fita de seda, prata ou ouro, para atar o cabelo baraço de pião.
[1576] Tecido leve e transparente.

PRODUTOS DA ÁSIA

Amamos
Bafetazes
Bafetazes ordinários
Bafetazes
Biatilhas
Cambraiaspintadas
Cambraias lustrinas
Cambraias lisas
Cadeas ingleses
Cadeas surrate
Cadeas balagate
Cambraia
Caneta de coitão
Cangas Açucaradas
Cangas azuis
Cangas rosas
Cangas brancas
Canela
Passas
Chá
Cravo
Lenços de beatilha e cassa[1577]
Pimentas
Lonas
Coberta[1578] ordinárias
Cravo da Índia
Cortes de canga para sapatos
Dórias
Demetins
Garrazes
Linhas
Lenços
Leques
Lecurins
Longins da costa
Lenços da Índia
Marchas grossos
Pimenta
Lonas
Cetim
Toalhas de bengala e outro produtos

[1577] Tecido transparente de linho ou algodão.
[1578] Estofo ou objeto que cobre alguma coisa;c obertura;colcha de cama; pano de mesa; conjunto de iguarias que se servem ao mesmo tempo; cada um dos pavimentos do navio.

6.4.2 O COMÉRCIO DO BACALHAU

O comércio do bacalhau apresentava características semelhantes ao da manteiga, como veremos mais adiante. Importado em grande quantidade por Portugal, era consumido internamente, destinando-se uma parcela reduzida para a colônia brasileira. A camada social em condições de consumir o produto no Brasil era bastante reduzida.[1579]

As importações portuguesas do produto oscilavam constantemente no decorrer de todo o período. Em 1806, ocorreu o ponto máximo das importações. Até aí, o ritmo poderia ser considerado crescente. Já a exportação para a Colônia, o máximo das exportações ocorreram em 1818, com 46.548 quintais. As quantidades das exportações de bacalhau 1807, flutuaram entre 8.768 e 24.639 quintais, fator que se repetiu em 1803 e 1805, atingindo quase a mesma quantidade. Houve um ligeiro reverso nos anos críticos de 1808 a 1812, retornando, em 1813, a grandes somas de exportações de 1815 até 1821. É impressionante, nesses anos, a quantidade do produto que se exportou para o Brasil, conforme nos mostra a tabela 103. De 1823 a 1831, sofreu forte queda, tanto que, em 1831, chegou a exportar apenas 171 quintais, ou seja, uma quantidade insignificante. As flutuações das importações dependiam, portanto, do mercado português e não do mercado brasileiro.

Os preços subiram até 1815, com algumas oscilações; em 1816, houve um declínio, situação que permaneceu até o final do período. Os preços do produto no Brasil eram exatamente os mesmos em todas a regiões.

[1579] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 530.

Tabela 103: Exportação de Portugal para o Brasil: bacalhau: (quintais) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL GERAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770			7.770		7.770		6.598	2.170	8.768	7.770
	Q	985	113	3.166	1.867	1.867	158	373	26	106	6			79		22					
1797	P	8.547	8.547	8.547	8.547	8.547	8.547	8.547		8.547				8.547		8.547	8.547	11.177	185	11.362	8.547
	Q	1.963	31	4.936	24	3.642	89	465		99				26		46	41				
1798	P																				
	Q																				
1799	P	8.000	800	8.000		8.000		8.000		8.000					2.600	8.000		24.374	265	24.639	6.425
	Q	5.796	165	9.210		7.463		1.581		291					100	33					
1800	P	8.000	8.000	8.000		8.000		8.000						8.000				8.334	95	8.429	8.000
	Q	788	95	3.811		3.463		225						47							
1801	P	8.840		8.840		8.800		8.840										8.902		8.902	8.830
	Q	2.184		4.634		1.792		292													
1802	P	8.840	8.840	8.840	8.840	8.840		8.840		8.840								11.566	1.062	12.628	8.840
	Q	2.764	831	5.345	231	2.993		307		157											
1803	P	8.840	8.840	8.840	8.840	8.840	8.800	8.840		8.840								22.662	972	23.634	8.835
	Q	2.923	552	7.958	230	2.583	190	7.141		2.057											
1804	P	9.300	9.300	9.300	9.500	9.300		9.300		9.300								11.692	214	11.906	9.329
	Q	449	65	6.472	149	3.991		547		233											
1805	P	8.300	8.300	8.300	8.300	8.300	8.300	8.300		8.300								14.431	901	15.332	8.300
	Q	3.429	483	7.669	110	2.668	308	514		151											
1806	P	7.200	7.200	7.200		7.200	7.200	7.200		7.200								21.768	1.417	23.185	7.200
	Q	5.769	827	9.267		5.652	590	748		332											
1807	P	8.050	8.050	8.050		8.050	8.050	8.050										12.192	780	12.972	8.050
	Q	1.952	462	3.648		6.329	318	263													
1808	P																				
	Q																				
1809	P	7.200		7.200		7.200												3.620		3.620	7.200
	Q	419		2.054		1.147															
1810	P	6.800		6.800		6.800												9.335		9.335	6.800
	Q	1.336		5.489		2.510															
1811	P	6.840		6.840		6.840		6.840		6.840								11.647		11.647	6.840
	Q	2.341		5.010		3.855		282		159											
1812	P	9.600		9.600		9.600		9.600		9.600	9.600							6.396	70	6.466	9.600
	Q	969		3.963		1.200		150		114	70										
1813	P	8.680		8.680	8.680	8.680		8.680		8.680								15.788	131	15.919	8.680
	Q	4.537		6.072	131	4.736		323		120											
1814	P	9.600		9.600		9.600		9.600										12.230		12.230	9.600
	Q	3.513		4.507		3.874		336													
1815	P	9.000		9.600	9.600	9.600	9.000	9.000	9.600	9.600								22.448	1.863	24.311	9.375
	Q	5.975		8.443	508	7.206	919	460	436	364											
1816	P	6.000		6.000	6.000	6.000												25.775	2.019	27.794	6.000
	Q	5.955		10.912	2.019	8.908															
SUBTOTAL	**Q**	**54.047**	**3.624**	**112.566**	**5.269**	**75.879**	**2.572**	**14.007**	**462**	**4.183**	**76**	**0**	**0**	**152**	**100**	**101**	**41**	**260.935**	**12.144**	**273.079**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	6.000	6.000	6.000		6.000			6.000									32.728	2.626	35.354	6.000
	Q	3.882	1.539	13.718		15.128			1.087												
1818	P	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000									36.922	9.626	46.548	6.000
	Q	3.882	1.106	13.058	3.123	19.294	4.826	688	571												
1819	P	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	600				6.000						23.707	9.496	33.203	5.325
	Q	3.335	1.724	9.056	2.865	10.638	4.907	437				241									
1820	P	5.080	5.080	5.080	6.080		5.080	5.080	5.080									16.970	7.807	24.777	5.223
	Q	3.903	452	12.536	4.413		2.368	531	574												
1821	P	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000								28.758	11.191	39.949	5.000
	Q	5.515	1.572	10.366	3.610	12.379	5.826	344	183	154											
1822	P																				
	Q																				
1823	P	5.000		5.000		5.000	5.000											7.423	1.393	8.816	5.000
	Q	3.314		2.332		1.777	1.393														
1824	P	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000									2.777	2.815	5.592	5.000
	Q	657	1.258	190	794	1.859	683	71	80												
1825	P		5.000			6.000	6.000											298	399	697	5.667
	Q		226			298	173														
1826	P		6.000	6.000		6.000	6.000	6.000										712	969	1.681	6.000
	Q		95	31		511	874	170													
1827	P	5.800	5.800	5.800		5.800	5.800	5.800		5.800	5.800							2.893	1.197	4.090	5.800
	Q	579	322	420		1.636	827	133		125	48										
1828	P	5.700	5.800		5.800	5.700	5.800	5.700		5.800								990	785	1.775	5.757
	Q	108	90		55	691	640	81		110											
1829	P	5.500	5.500				5.500											76	455	531	5.500
	Q	76	222				233														
1830	P	5.500		5.500		5.500	5.500		5.500	6.000								739	676	1.415	5.583
	Q	248		62		376	544		132	53											
1831	P	6.600					6.600											109	62	171	6.600
	Q	109					62														
TOTAL	**Q**	**79.655**	**12.230**	**174.335**	**20.129**	**140.466**	**25.928**	**16.462**	**3.089**	**4.625**	**124**	**241**	**0**	**152**	**100**	**101**	**41**	**416.037**	**61.641**	**477.678**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.3 O COMÉRCIO DA MANTEIGA

As importações de manteiga eram consideráveis em Portugal; boa parte destinava-se à reexportação para o Brasil, ou mesmo para outras Nações estrangeiras. A cota referente à exportação para o Brasil era mínima, não tendo muita importância no conjunto, mas um mercado muito importante para esse produto era o metropolitano. As exportações do produto para o Brasil apresentam flutuações consideráveis numa tendência crescente até 1814, ano de maior exportação com a quantia de 30.976 arrobas ao preço de 5.200 réis a arroba. Em 1796, a importação brasileira foi de 11.667 arrobas; já nos anos de 1797 a 1800, sofreu queda, somando 5.130, 6.123 e 7.643 arrobas, respectivamente. Os anos de maior quantidade de exportação foram de 1801 a 1807; em 1808, o Brasil não importou este produto.

As quantidades importadas, de 1809 a 1813, sofreram forte redução, chegando, em 1809, a importar apenas 381 arrobas e, em 1813, somente 687 arrobas; em 1814, subiu para 8.224 arrobas. De 1815 a 1824, Portugal não exportou este produto para o Brasil, mas retornou a exportar, em 1825, quantidades irrisórias em relação aos anos anteriores à abertura dos portos. O montante geral do período foi de 200.910 arrobas e este comércio foi realizado unicamente pelo porto de Lisboa.

Os preços apresentaram intensas flutuações: subiram até 1799 e caíram até 1804, voltando a subir novamente até o final do período. Os preços foram os mesmos em todas as regiões brasileiras.

Tabela 104: Exportação de Portugal para o Brasil: manteiga (arrobas) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	5.280		4.870		5.280		5.280		5.280				5.280	5.280	5.280		11.667	75	11.742	5.229
	Q	3.589		2.589		1.544		1.581		2.195				75	75	94					
1797	P	5.808		5.808		5.808		5.808		5.808				5.808				5.130		5.130	5.808
	Q	1.803		1.799		671		708		138				11							
1798	P																				
	Q																				0
1799	P			6.400		6.400		6.400		6.400						6.400		6.123		6.123	
	Q			2.900		1.537		1.287		354						45					6.400
1800	P	8.960		8.960		8.960		8.960		8.960								7.643		7.643	
	Q	2.196		2.111		1.906		1.129		301											8.960
1801	P	8.320		8.320		8.320		8.320		8.320								15.272		15.272	
	Q	6.456		4.491		1.516		2.334		475											8.320
1802	P	6.400		6.400		6.400		6.400		6.400				6.400				23.805		23.805	
	Q	5.926		4.069		3.308		2.383		8.027				92							6.400
1803	P	6.400		6.400		6.400		6.400		6.400								24.340		24.340	
	Q	7.761		4.995		7.817		2.791		976											6.400
1804	P	5.200		5.200		5.200		5.200		5.200								30.976		30.976	
	Q	12.114		7.501		4.005		5.441		1.915											5.200
1805	P	6.400		6.400		6.400		6.400		6.400								17.709		17.709	
	Q	8.010		3.873		2.530		1.986		1.310											6.400
1806	P	6.400		6.400		6.400		6.400		6.400								23.277		23.277	
	Q	7.818		7.033		3.389		3.680		1.357											6.400
1807	P	8.160		8.160		8.160		8.160		8.160								12.899		12.899	
	Q	3.702		3.798		3.471		1.458		470											8.160
1808	P																				
	Q																				
1809	P	8.320																381		381	
	Q	381																			8.320
1810	P	8.320						8.320										1.416		1.416	
	Q	1.151						265													8.320
1811	P	8.320		8.320														5.915		5.915	
	Q	4.387		1.528																	8.320
1812	P					7.680				7.680								3.930		3.930	
	Q					2.357				1.573											7.680
1813	P									7.040								687		687	
	Q									687											7.040
1814	P	7.680																8.224		8.224	
	Q	8.224																			7.680
1815	P																				
	Q																				
1816	P																				
	Q																				0
SUBTOTAL	**Q**	**73.518**		**46.687**		**34.051**		**25.043**		**19.778**	**0**	**0**	**0**	**178**	**75**	**139**	**0**	**199.394**	**75**	**199.469**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P																				
	Q																				
1818	P																				
	Q																				
1819	P																				
	Q																				
1820	P																				
	Q																				
1821	P																				
	Q																				
1822	P																				
	Q																				
1823	P																				
	Q																				
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P							8.300		8.300								599		599	8.300
	Q							153		446											
1827	P									8.000								206		206	8.000
	Q									206											
1828	P							8.000				8.000						94		94	8.000
	Q							57				37									
1829	P			8.000				8.000				8.000						317		317	8.000
	Q			141				122				54									
1830	P					8.000		8.000										144		144	8.000
	Q					32		112													
1831	P					8.000		7.000		8.000								156		156	8.000
	Q					30		44		82											
TOTAL	**Q**	**73.518**		**46.828**		**34.113**		**25.531**		**20.512**		**91**		**178**	**75**	**139**		**200.910**	**75**	**200.985**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.4 O COMÉRCIO DE ANIAGENS

A exportação das aniagens ocorreu somente nos anos anteriores à abertura dos portos brasileiros às Nações Estrangeiras. Exportou-se pouca quantidade, quase sem importância, em 1810, 1812, 1813, 1814 e 1815. *Grosso modo*, a movimentação ocorreu até 1807 e o comércio era realizado tanto pelo porto de Lisboa como pelo Porto. Lisboa era responsável pela maior quantidade dessa exportação, 94,4% do total, e o Porto apenas 5,6% do total. Portugal importava este produto das Nações estrangeiras para abastecer o Reino e as colônias.

O pico deste comércio para o Brasil se deu em 1799, com 352.467 varas. As quantidades importadas pelo Brasil apresentaram oscilações constantes, passando de 160.781 varas, em 1797, a 352.467 varas, em 1799; já em 1800, declinou para 178.667 varas. Em 1802, subiu novamente, atingindo 224.125 varas, sofrendo recessão, em 1803, para 170.209 varas, quando, em 1804, subiu para 306.650 varas. Em todos os anos que manteve esse comércio, sofreu o "efeito sanfona". Conseqüentemente situação igual acontecerem com os preços: flutuaram entre 1.861 réis a vara, passando para 3.237 réis. A soma total das quantidades importadas pelo Brasil no período foi de 2.563.266 varas.

Tabela 105: Exportação de Portugal para o Brasil: aniagens (varas) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	178		178	178	178			178					195				288.109	13.024	301.133	181
	Q	99.349		151.713	11.374	35.357			1.650					1.690							
1797	P	195	195	195	195	195												320.434	9.295	329.729	195
	Q	146.107	2.211	118.206	7.084	56.121															
1798	P	260																			260
	Q																				
1799	P	260	260	260	230	260	260	260						260				481.939	21.640	503.579	256
	Q	191.186	6.962	136.680	11.860	147.126	2.818	4.375						2.572							
1800	P	260	260	2.0	260	260		260										66.614	15.934	82.548	260
	Q	7.926	6.454	1.337	9.480	54.615		2.736													
1801	P	260	200	260	260	260												158.724	16.405	175.129	248
	Q	48.868	6.123	105.302	10.282	4.554															
1802	P	434	434	434	434	434		434										200.710	23.223	223.933	434
	Q	59.014	11.325	109.892	11.898	29.263		2.541													
1803	P	434		434	434	434												216.868	7.386	224.254	434
	Q	17.630		166.078	7.386	33.160															
1804	P	434		434	434	434												178.967	8.952	187.919	434
	Q	29.307		90.605	8.952	59.055															
1805	P	434		434	434	434												235.141	10.178	245.319	434
	Q	41.634		76.534	10.178	116.973															
1806	P	435		435	435	435												170.955	11.907	182.862	435
	Q	34.144		105.002	11.907	31.809															
1807	P	465		465	465	435												46.916	1.301	48.217	458
	Q	20.173		12.757	1.301	13.986															
1808	P																				
	Q																				
1809	P									600								30		30	600
	Q									30											
1810	P			500		500												7.831		7.831	500
	Q			6.417		1.414															
1811	P																				
	Q																				
1812	P	480		480														24.662		24.662	480
	Q	19.662		5.000																	
1813	P			480														6.989		6.989	480
	Q			6.989																	
1814	P			320														6.394		6.394	320
	Q			6.394																	
1815	P			280														12.738		12.738	280
	Q			12.738																	
1816	P																				
	Q																				
SUBTOTAL	**Q**	**715.000**	**33.075**	**1.111.644**	**101.702**	**583.433**	**2.818**	**9.652**	**1.650**	**30**				**4.262**				**2.424.021**	**139.245**	**2.563.266**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P																				
	Q																				
1818	P																				
	Q																				
1819	P																				
	Q																				
1820	P																				
	Q																				
1821	P																				
	Q																				
1822	P																				
	Q																				
1823	P																				
	Q																				
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P																				
	Q																				
1827	P																				
	Q																				
1828	P																				
	Q																				
1829	P																				
	Q																				
1830	P																				
	Q																				
1831	P																				
	Q																				
TOTAL	Q	715.000	33.075	1.111.644	101.702	583.433	2.818	9.652	1.650	30				4.262				2.424.021	139.245	2.563.266	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.5 O COMÉRCIO DE BRETANHAS

Este produto de tecidos pertence ao grupo dos linifícios, comprados por Portugal no exterior com a finalidade de abastecer o mercado colonial, principalmente o Brasil.[1580] Também este comércio era quase todo efetuado por Lisboa, somando 95,9% do total, e o Porto somava 4,1% do total. A maior parte desse comércio foi efetuada de 1796 a 1807, declinando vertiginosamente nos anos posteriores. As quantidades apresentaram flutuações acentuadas, passando de 160.781 peças, em 1797, a 342.467 peças em 1799, declinando novamente, em 1800, para 178.667 peças; subiu para 224.124, em 1802. Esta exportação ano a ano também sofreu o efeito sanfona, mesmo nos anos posteriores a 1808, embora em quantidades praticamente insignificante.

Os preços tiveram uma tendência nitidamente crescente, passando de 1.861 réis a peça, em 1796, para 2.048 réis a peça, em 1797, e 3.237 réis a peça, em 1801. Em 1810, passou para 3.680 réis a peça, declinando ligeiramente a partir de 1811; situação que permaneceu até 1825, quando subiu para 3.850 réis a peça. De 1828 a 1831, Portugal não efetuou exportações deste produto para o Brasil.

[1580] ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 542.

Tabela 106: Exportação de Portugal para o Brasil: bretanhas (peças) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	2.031	1.838	1.900	1.838	1.838	1.838	1.838	1.838	1.838				1.838		1.838		128.884	17.349	146.233	1.861
	Q	23.727	4.759	29.368	8.882	29.965	2.258	37.414	1.450	7.637				503		270					
1797	P	2.021	2.021	2.290	2.021	2.021	2.021	2.021		2.021				2.021		2.021		154.651	6.130	160.781	2.048
	Q	48.265	3.347	50.783	2.413	29.748	370	17.968		6.037				798		1.052					
1798	P																				
	Q																				
1799	P	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200	2.280	2.200	2.200	2.200					2.200		321.738	30.729	352.467	2.207
	Q	67.731	28.659	70.840	1.113	103.613	699	60.891	129	18.461	129					202					
1800	P	3.880	2.200	2.613	2.200	2.200		2.458	2.200	2.000				2.200				171.811	6.856	178.667	2.439
	Q	54.201	3.178	38.543	2.910	30.464		24.014	768	23.020				1.569							
1801	P	2.738	3.880	3.880	3.880	3.880		2.200		2.200								167.075	7.176	174.251	3.237
	Q	59.063	3.114	58.435	4.062	28.005		20.084		1.488											
1802	P	4.000	2.310	2.310	2.310	2.310	2.310	2.310		2.200				2.200				215.643	8.482	224.125	2.473
	Q	49.817	4.498	54.254	3.130	60.545	854	30.580		18.569				1.878							
1803	P	2.310	2.310	2.310	2.310	2.310	2.310	2.310		2.310		2.310						165.063	5.146	170.209	2.310
	Q	41.085	2.534	60.122	2.362	25.189	250	31.177		7.116		374									
1804	P	2.310		2.310	2.310	2.310	0	2.310		2.310		2.310						305.465	1.185	306.650	2.310
	Q	26.719		61.474	1.185	38.808	0	13.214		163.600		1.650									
1805	P	2.310		2.310	2.310	2.310	2.310	2.310		2.310								139.159	3.574	142.733	2.310
	Q	31.134		36.084	3.240	44.818	334	13.473		13.650											
1806	P	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.310		2.310		2.310						150.319	6.571	156.890	2.370
	Q	40.707	546	36.897	4.775	29.351	1.250	24.136		18.160		1.068									
1807	P	2.400		2.400	2.400	2.400	2.400	2.400		2.400								109.717	1.978	111.695	2.400
	Q	23.488		31.553	637	30.562	1.341	17.969		6.145											
1808	P																				
	Q																				
1809	P	2.400		2.400		2.400		3.600										30.876		30.876	2.700
	Q	6.802		11.903		6.635		5.536													
1810	P	2.400		5.800		3.600		3.000		3.600								25.401		25.401	3.680
	Q	244		20.250		3.257		673		977											
1811	P							2.600		2.600								2.467		2.467	2.600
	Q							285		2.182											
1812	P																				
	Q																				
1813	P	2.400		2.400		2.400				2.400								3.954		3.954	2.400
	Q	1.299		825		1.078				752											
1814	P			3.500		3.500		2.000		2.000								15.055		15.055	2.750
	Q			6.294		5.141		312		3.308											
1815	P	3.500	2.000	2.000		2.000				2.046								8.224	542	8.766	2.309
	Q	1.977	542	2.611		1.004				2.632											
1816	P			2.513		2.513		3.207		3.207								26.245		26.245	2.860
	Q			3.336		5.478		11.944		5.487											
SUBTOTAL	**Q**	**476.259**	**51.177**	**573.572**	**34.709**	**473.661**	**7.356**	**309.670**	**2.347**	**299.221**	**129**	**3.092**		**4.748**		**1.524**		**2.141.747**	**95.718**	**2.237.465**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P			3.168		3.160		2.886		2.880		2.763						25.621		25.621	2.971
	Q			3.006		7.562		10.577		3.710		766									
1818	P			1.996		1.952		1.956		1.950		2.195						34.916		34.916	2.010
	Q			4.979		3.823		10.417		13.422		2.275									
1819	P			2.105		2.119				2.134		2.668						15.676		15.676	2.257
	Q			3.786		6.424				3.030		2.436									
1820	P			2.456		2.101		2.268		2.220		2.153						12.348		12.348	2.240
	Q			3.244		316		3.807		3.760		1.221									
1821	P					2.167		2.472		2.059		3.550						8.712		8.712	2.562
	Q					1.359		5.042		1.577		734									
1822	P																				
	Q																				
1823	P							2.021		2.071								1.113		1.113	2.046
	Q							556		557											
1824	P																				
	Q																				
1825	P	3.340								2.060								1.255		1.255	2.700
	Q	524								731											
1826	P	3.850																118		118	3.850
	Q	118																			
1827	P									2.000								510		510	2.000
	Q									510											
1828	P																				
	Q																				
1829	P																				
	Q																				
1830	P																				
	Q																				
1831	P																				
	Q																				
TOTAL	**Q**	**476.901**	**51.177**	**588.587**	**34.709**	**493.145**	**7.356**	**340.069**	**2.347**	**326.518**	**129**	**10.524**		**4.748**		**1.524**		**2.242.016**	**95.718**	**2.337.734**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.6 O COMÉRCIO DE PEÇAS DE BRIM

O brim pertence igualmente ao grupo dos linifícios, adquirido das Nações estrangeiras e reexportado para o Brasil; seu comércio era feito tanto pelo porto de Lisboa como pelo Porto. Lisboa realizou 95,5% do total exportado e o Porto apenas 4,5%. O Porto exportou somente até 1815, e Lisboa até o final do período. A maior movimentação esteve de 1796 a 1807. A partir de 1814, a quantidade das peças exportadas diminuiu muitíssimo, chegando, em 1827, a exportar somente 180 peças. Nos anos anteriores à abertura dos portos brasileiros, a importação nacional deste produto flutuou consideravelmente entre 28.815 peças, em 1796, e, em 1797, importou 52.276 peças. De 1799 e 1800, Portugal exportou quase a mesma quantia, ou seja, 22.187 e 22.027 peças, respectivamente, passando a um aumento gigantesco de 91.334 peças, em 1801, mas declinando para 31.520, em 1802. Declinou ainda mais em 1803, chegando apenas a 118 peças. Somente o Maranhão participou neste ano do comércio do brim. De 1804 a 1807, recuperou-se de novo, não a quantidades tão elevadas como anteriormente. Das quantidades exportadas depois de 1811, o ano de 1812 chama a atenção pelo volume consideravelmente alto, em relação aos demais anos, exportando 21.660 peças.

Os preços destes produtos apresentavam enormes flutuações, nitidamente crescentes, seguindo as oscilações do mercado internacional. Passaram de 257 réis a peça, em 1796, a 400 réis, em 1799, e 500 réis, em 1801, subindo ainda mais, em 1813, para 600 réis a peça, valor que perdurou até 1816, quando declinou para 450 réis, em 1817, ascendendo a 500 reis, de 1818 a 1826, quando novamente declinou para 450 réis a peça até 1828, terminando o período custando 240 réis por peças.

Tabela 107: Exportação de Portugal para o Brasil: brim (peças) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	237		344	205	344		205	205									28.059	756	28.815	257
	Q	9.583		10.234	532	2.392		5.850	224												
1797	P	225	270	271	270	225		225										49.096	3.180	52.276	248
	Q	13.836	840	16.350	2.340	4.000		14.910													
1798	P																				
	Q																				
1799	P			400		400		0										22.187		22.187	400
	Q			19.460		2.727		0													
1800	P	500	500	500		400		400										19.387	2.640	22.027	460
	Q	5.236	2.640	5.370		2.091		6.690													
1801	P	500	500	500		500		500										88.814	2.520	91.334	500
	Q	36.232	2.520	33.950		4.080		14.552													
1802	P	340	340	340		340		340										26.810	4.710	31.520	340
	Q	7.950	4.710	5.490		2.850		10.520													
1803	P							340										118		118	340
	Q							118													
1804	P	425		425				0										18.585		18.585	425
	Q	2.490		14.015				2.080													
1805	P			403				581										14.880		14.880	492
	Q			12.800				2.080													
1806	P	425		425		425		632										47.420		47.420	477
	Q	18.570		23.550		3.220		2.080													
1807	P	425	425	425		425		101										37.500	2.010	39.510	360
	Q	13.260	2.010	21.510		2.730															
1808	P																				
	Q																				
1809	P																				
	Q																				
1810	P																				
	Q																				
1811	P																				
	Q																				
1812	P	425																227		227	425
	Q	227																			
1813	P	600		600														21.660		21.660	600
	Q	3.000		18.660																	
1814	P		600	600		600	600	600										639	315	954	600
	Q		142	95		243	173	301													
1815	P	600	600	600		600		600										3.735	510	4.245	600
	Q	1.558	510	1.272		765		140													
1816	P	600		600		600		600										6.631		6.631	600
	Q	1.186		3.873		1.260		312													
SUBTOTAL	**Q**	**113.128**	**13.372**	**186.629**	**2.872**	**26.358**	**173**	**59.633**	**224**									**385.748**	**16.641**	**402.389**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	450		450		450												3.385		3.385	450
	Q	1.331		994		1.060															
1818	P					500												1.666		1.666	500
	Q					1.666															
1819	P					500		500										1.892		1.892	500
	Q					1.476		416													
1820	P			500														763		763	500
	Q			763																	
1821	P			500														329		329	500
	Q			329																	
1822	P																				
	Q																				
1823	P					500		500										1.335		1.335	500
	Q					195		1140													
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P			500						500								360		360	500
	Q			280						80											
1827	P	450		450														180		180	450
	Q	45		135																	
1828	P							450				450						1.890		1.890	450
	Q							90				1800									
1829	P																				
	Q																				
1830	P					240												1.800		1.800	240
	Q					1.800															
1831	P																				
	Q																				
TOTAL	**Q**	**114.504**	**13.372**	**189.130**	**2.872**	**32.555**	**173**	**61.279**	**224**	**80**		**1.800**						**399.348**	**16.641**	**415.989**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.7 O COMÉRCIO DE CAMBRAIA

A cambraia também era mais um produto do grupo dos linifícios, igualmente importado das Nações estrangeiras para consumo interno e reexportação para o Brasil e demais colônias. O produto aparece na balança de comércio somente de 1796 a 1815 e a maior parte da quantidade exportada efetuou-se via Lisboa, com 96,2% do total; o Porto participou somente em 1797, 1801, 1802 e 1804, com 3,8% do total. O ano de maior exportação se deu em 1809, com a soma de 1.752 peças. Este comércio igualmente apresentava grandes flutuações, tanto em nível de quantidade como de preços. O ano de maior exportação foi 1799, com a quantidade de 6.444 peças, ao preço de 8.630 réis por peça. Já o maior preço por peça atingiu-se em 1804, custando, por peça, 13.667 réis. As quantidades flutuaram com tendência ascendente até 1804, quando declinaram sensivelmente. Os preços oscilaram crescentemente até 1811, declinando vertiginosamente, em 1815, para 3.754 réis a peça.

Tabela 108: Exportação de Portugal para o Brasil: cambraia (peças) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	10.700		10.700	8.000	7.520	4.520			6.247								753	6	759	7.098
	Q	229		288	4	59	2			174											
1797	P	5.496	2.000	12.000		14.400		14.400		14.400								1.675	956	2.631	10.449
	Q	433	956	772		123		336		11											
1798	P																				
	Q																				
1799	P			8.000		8.000		9.260		9.260								6.444		6.444	8.630
	Q			1.363		2.483		2.217		381											
1800	P	9.808		9.808		13.700		8.000		8.000				8.000				4.508		4.508	9.553
	Q	1.523		794		407		1.394		360				30							
1801	P	11.000	11.000	11.000		11.000		11.000		0								2.832	120	2.952	11.000
	Q	1.185	120	259		228		1.160		0											
1802	P	10.000	10.000	10.000		10.500		11.560		12.000								4.931	313	5.244	10.677
	Q	870	313	1.039		843		1.759		420											
1803	P	10.000		10.000		10.000		11.000		11.000		11.000						4.153		4.153	10.500
	Q	683		1.471		428		1.337		198		36									
1804	P	15.000	15.000	15.000		15.000		11.000		11.000								4.388	224	4.612	13.667
	Q	841	224	1.322		848		1.126		251											
1805	P	10.480		9.000		9.000		9.000		9.000								2.883		2.883	9.296
	Q	349		687		511		893		443											
1806	P	10.480		10.000		10.000		9.570		9.570								3.156		3.156	9.924
	Q	533		568		379		1.331		345											
1807	P	10.000		9.000		9.000		9.570		9.570								2.253		2.253	9.428
	Q	329		628		342		705		249											
1808	P																				
	Q																				
1809	P	12.000		12.000				12.000										1.752		1.752	12.000
	Q	323		1.162				267													
1810	P									12.000								132		132	12.000
	Q									132											
1811	P							12.000										352		352	12.000
	Q							352													
1812	P																				
	Q																				
1813	P																				
	Q																				
1814	P							9.730										89		89	9.730
	Q							89													
1815	P							3.754										953		953	3.754
	Q							953													
1816	P																				
	Q																				
SUBTOTAL	**Q**	**7.298**	**1.613**	**10.353**	**4**	**6.651**	**2**	**13.919**		**2.964**		**36**		**33**				**41.254**	**1.619**	**42.873**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P																				
	Q																				
1818	P																				
	Q																				
1819	P																				
	Q																				
1820	P																				
	Q																				
1821	P																				
	Q																				
1822	P																				
	Q																				
1823	P																				
	Q																				
1824	P																				
	Q																				
1825	P																				
	Q																				
1826	P																				
	Q																				
1827	P																				
	Q																				
1828	P																				
	Q																				
1829	P																				
	Q																				
1830	P																				
	Q																				
1831	P																				
	Q																				
TOTAL	Q	7.298	1.613	10.353	4	6.651	2	13.919		2.964		36		33				41.254	1.619	42.873	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.8 O COMÉRCIO DE AÇO

Este produto teve maior força no mercado exportador para o Brasil nos anos que antecederam a abertura dos portos do Brasil. Iniciou o período com o pico mais alto: 7.484 quintais; declinou, em 1797, para 4.663 quintais, permanecendo nesta média até 1800. Em 1801 e 1802, atingiu o montante de 3.045 e 3.775 quintais, respectivamente, sofrendo, após esta data, freqüente derrocada. Concluiu o período exportando somente 227 quintais.

Quanto aos preços, apresentaram flutuações, com nítida tendência ascendente até 1813; teve declinação considerável, fechando o período a 8.413 réis por quintal. O ano em que o aço teve o melhor preço foi 1810, atingindo 18.000 réis o quintal. O comércio deste produto pertenceu 90,4% a Lisboa e 9,6% ao Porto. Os preços dos produtos oscilaram pouco entre Lisboa e Porto.

Tabela 109: Exportação de Portugal para o Brasil: aço (quintais) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	9.625	9.625	9.625	9.625	9.625	9.625	9.625	9.625	9.625				2.000				7.251	233	7.484	8.863
	Q	6.114	162	341	47	310	3	235	21	248				3							
1797	P	10.587	10.587	10.587	10.587	10.587	10.587	10.587		10.587								1.217	446	1.663	10.587
	Q	494	432	170	4	449	10	24		80											
1798	P																				
	Q																				
1799	P	11.000	11.000	11.000		11.000		11.000		11.000								1.500	110	1.610	11.000
	Q	985	110	183		92		220		20											
1800	P	11.000		11.000		11.000		11.000		11.000				8.000				1.464	0	1.464	10.500
	Q	663		286		354		115		16				30							
1801	P	11.000	11.000	11.000		11.000	11.000	11.000		11.000								2.134	911	3.045	11.000
	Q	1.621	862	364		102	49	37		10											
1802	P	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000		14.000								3.582	193	3.775	14.000
	Q	230	141	3.000	28	97	24	212		43											
1803	P	14.000	14.000	14.000		14.000	14.000	14.000		14.000		11.000						822	294	1.116	13.625
	Q	397	77	144		142	217	73		30		36									
1804	P	14.000	14.000	14.000		14.000	14.000	14.000		14.000								647	87	734	14.000
	Q	196	76	228		149	11	47		27											
1805	P	14.400	14.400	14.400		14.400	14.000	14.000		14.400								554	143	697	14.286
	Q	100	71	64		92	72	115		183											
1806	P	14.400	14.400	14.400		14.400	14.400	14.400		14.400								843	43	886	14.400
	Q	356	17			322	26	133		32											
1807	P	14.400	14.400			14.400	14.400	14.400										1.122	1.035	2.157	14.400
	Q	589	589			446	446	87													
1808	P																				
	Q																				
1809	P	14.400	14.400	14.400		17.280		17.280		17.280								1.332	10	1.342	15.840
	Q	274	10	520		456		9		73											
1810	P	18.000	18.000	18.000		0		18.000										193	100	293	18.000
	Q	100	100	70		0		23													
1811	P	14.000		14.000		14.000		14.000		14.000								451		451	14.000
	Q	285		47		12		74		33											
1812	P			14.000		15.200		14.000		14.000				15.200				158		158	14.480
	Q			12		4		24		57				61							
1813	P	15.200		15.200		11.480		11.480		15.200								555		555	13.712
	Q	212		11		155		119		58											
1814	P	11.480		11.480				11.000		11.480								2.920		2.920	11.360
	Q	825		1.954				79		62											
1815	P	11.000	11.000	11.000				7.800		11.000								830	28	858	10.360
	Q	368	28	186				176		100											
1816	P	7.800		7.800				12.000		7.800								2.837		2.837	8.850
	Q	1.946		706				57		128											
SUBTOTAL	**Q**	**15.755**	**2.675**	**8.286**	**79**	**3.182**	**858**	**1.859**	**21**	**1.200**		**36**		**94**				**30.412**	**3.633**	**34.045**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	**P**	12.000								12.000								632		632	12.000
	Q	294								338											
1818	**P**			11.000				11.000										344		344	11.000
	Q			222				122													
1819	**P**	11.000		11.000														165		165	11.000
	Q	60		105																	
1820	**P**																				
	Q																				
1821	**P**																				
	Q																				
1822	**P**																				
	Q																				
1823	**P**																				
	Q																				
1824	**P**																				
	Q																				
1825	**P**																				
	Q																				
1826	**P**					8.800		8.800										1.154		1.154	8.800
	Q					143		1.011													
1827	**P**	8.800						8.800		8.800								544		544	8.800
	Q	113						168		263											
1828	**P**							9.800		8.800		8.800						206		206	9.133
	Q							80		79		47									
1829	**P**	8.800						8.800		8.000								679		679	8.533
	Q	315						261		103											
1830	**P**					8.800		8.025										227		227	8.413
	Q					73		154													
1831	**P**																				
	Q																				
TOTAL	**Q**	**16.537**	**2.675**	**8.613**	**79**	**3.398**	**858**	**3.655**	**21**	**1.983**		**83**		**94**				**34.363**	**3.633**	**37.996**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.9 O COMÉRCIO DE AZEITE

O azeite era um dos principais produtos de exportação portuguesa para o Brasil, ao lado do vinho; sal e bacalhau, em se tratando dos produtos alimentícios, pois as importações dos produtos das fábricas do Reino eram muito significativas.

No caso do azeite, produzido em Portugal, os preços dependiam do setor interno. Nesta exportação, Lisboa tem participação considerável, 73,8% do total e o Porto 26,1%. Este comércio efetuou-se durante todo o período, ou seja, de 1796 a 1831. Até 1821, as quantidades giravam em torno de 20 mil a 40 mil almudes, com exceção de alguns anos em que sofreu sérias derrocadas, como 1809, 1811, 1812, especialmente atingindo apenas 4.960 almudes, e 1817, 3.409 almudes. Em 1823 e anos seguintes, demonstrou-se claro declínio até o final do período; os preços médios apresentaram elevação, declinando, no final do período, para o preço de 3.835 réis, o almudes. As maiores quantidades foram atingidas em 1804 e 1802, com 47.342 e 40.786 almudes, respectivamente. As exportações apresentaram variações de preços, tanto no porto de exportações como nas regiões brasileiras.

Tabela 110: Exportação de Portugal para o Brasil: azeite (almudes) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600			3.600		3.600		16.509	10.096	26.605	3.600
	Q	3.519	4.108	4.306	4.888	4.767	964	2.167	101	1.702	35			8		40					
1797	P	3.960	400	3.960	4.000	3.960	4.000	3.960		3.960				3.960		3.960		11.259	4.802	16.061	3.612
	Q	4.218	3.005	3.072	1.648	2.337	149	1.123		397				13		99					
1798	P																				
	Q																				
1799	P	4.600	4.800	4.600	4.800	4.600	4.800	4.600		4.600	4.800							24.136	7.372	31.508	4.689
	Q	1.199	4.833	13.428	1.348	6.731	1.121	1.903		875	70										
1800	P	4.800	5.000	4.800	4.800	4.800		4.800		4.800				4.800				11.796	988	12.784	4.825
	Q	3.280	425	3.948	563	2.484		1.204		751				129							
1801	P	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800		4.800				4.800				20.496	5.332	25.828	4.800
	Q	751	3.293	11.166	1.473	4.328	566	3.338		860				53							
1802	P	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800		4.800	4.800	4.800	4.800			4.800				34.301	6.485	40.786	4.800
	Q	6.786	4.276	13.089	1.867	10.236		2.379	168	1.729	174			82							
1803	P	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800		4.800								13.780	7.855	21.635	4.800
	Q	1.850	4.250	7.401	3.377	2.476	228	1.452		601											
1804	P	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	5.600		4.800	5.000							34.257	13.085	47.342	5.711
	Q	2.107	1.980	4.920	4.576	23.299	6.347	2.975		956	182										
1805	P	6.000	7.000	6.000	7.000	6.000	7.000	6.000		6.000	7.000	6.000						12.693	1.760	14.453	6.400
	Q	3.751	1.147	3.911	393	2.595	92	1.322		998	128	116									
1806	P	6.000	6.000	6.000	6.400	6.000	6.400	6.000	6.400	6.000	6.400							12.945	9.232	22.177	6.160
	Q	4.161	4.161	4.639	3.579	2.776	1.251	308	176	1.061	65										
1807	P	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000								16.176	7.084	23.260	6.000
	Q	4.006	2.375	5.939	3.285	4.819	1.193	875	231	537											
1808	P																				
	Q																				
1809	P	6.000	6.000			6.000		6.000		6.000								6.618	1.260	7.878	6.000
	Q	3.301	1.260			2.515		365		437											
1810	P	6.000	6.000	6.000		6.000		6.000		6.000								12.150	208	12.358	6.000
	Q	2.045	208	4.063		4.194		1.315		533											
1811	P	6.000		6.000		6.000		6.000		6.000								8.960		8.960	6.000
	Q	3.113		560		3.269		1.624		394											
1812	P	6.000		5.800		6.000		5.800		5.800		5.800						4.960		4.960	5.867
	Q	855		1.517		1.202		967		339		80									
1813	P	5.000		5.000		5.000		5.000		5.000								13.608		13.608	5.000
	Q	4.750		3.120		4.044		1.239		455											
1814	P	4.800	4.800	4.800	4.800	4.800		4.800	4.800	4.800	4.800							18.353	3.928	22.281	4.800
	Q	5.863	2.575	3.511	1.090	6.567		2.285	151	127	112										
1815	P	6.000	6.000	5.000	5.000	6.000		6.000		6.000								13.833	7.472	21.305	5.714
	Q	8.972	6.772	3.993	700	45		555		268											
1816	P	5.800	6.000	5.800	6.000	5.800		5.800		5.800								11.909	2.885	14.794	5.857
	Q	5.552	1.708	3.201	1.177	845		1.696		615											
SUBTOTAL	**Q**	**70.079**	**46.376**	**95.784**	**29.964**	**89.529**	**11.911**	**29.092**	**827**	**13.635**	**766**	**196**		**285**		**139**		**298.739**	**89.844**	**388.583**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	**P**	7.600		7.600				7.600										3.409		3.409	7.600
	Q	1.099		1.148				1.162													
1818	**P**	8.600	8.500	8.000	8.000	8.000		8.000	8.000	8.000								14.119	2.152	16.271	8.138
	Q	4.328	705	4.666	1.179	3.616		918	268	591											
1819	**P**	7.000	8.000	7.000	8.000	7.000		7.000	8.000	7.000	8.000	7.000						15.346	4.089	19.435	7.400
	Q	2.094	1.724	8.156	1.519	2.538		1.879	740	473	106	206									
1820	**P**	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000		5.000	5.000	5.000								10.700	8.988	19.688	5.000
	Q	3.407	3.400	5.139	4.645	28		1.184	943	942											
1821	**P**	5.000	4.800	3.000	4.800	3.600		3.000	4.800	3.600	4.800							16.419	8.620	25.039	4.156
	Q	3.033	3.514	4.641	3.678	5.917		1.937	1.223	891	205										
1822	**P**																				
	Q																				
1823	**P**	4.200	6.000	4.200	6.000	4.200	4.200	4.200	5.000	4.200	6.000							6.770	4.723	11.493	4.820
	Q	3.314	1.254	1.016	816	1.603	1.603	504	700	333	350										
1824	**P**			4.800		4.800	4.800	4.800	6.000	4.800	6.000	4.800						1.453	1.071	2.524	5.100
	Q			152		491	491	344	333	414	247	52									
1825	**P**	4.800	6.000	4.800		4.900	4.900	4.800	6.000	4.800	6.000	4.800						1.241	1.333	2.574	5.180
	Q	37	198	155		554	554	253	343	124	238	118									
1826	**P**	4.800	6.000	4.800	6.000	4.800	6.000	4.800	6.000	4.800	6.000	0						2.443	2.346	4.789	5.400
	Q	427	419	265	230	653	874	787	582	311	241	0									
1827	**P**	4.800	5.000	4.800	5.000	4.800	5.000	4.800	5.000	4.800	5.000	4.800						4.906	4.793	9.699	4.891
	Q	1.730	3.043	268	534	1.392	508	498	496	965	212	53									
1828	**P**	4.500	4.800	4.500	4.800	4.500	4.800	4.500	4.800	4.500	4.800	4.500	4.800					5.847	4.476	10.323	4.650
	Q	2.143	781	807	1.394	1.839	1.045	712	988	322	238	24	30								
1829	**P**	4.000	4.300	4.000	4.000			4.000	4.300	4.000	4.300	4.000						2.561	838	3.399	4.100
	Q	77	295	1.920	343			369	137	64	63	131									
1830	**P**	3.800	4.100		4.100	2.800	4.100	3.800	4.100									2.940	930	3.870	3.829
	Q	1.985	93		291	778	308	177	238												
1831	**P**	3.600	4.050		4.050	3.600	4.050	3.600	4.050	3.600	4.150	3.600						2.199	3.559	5.758	3.835
	Q	438	1.902		425	571	579	683	611	440	42	67									
TOTAL	**Q**	**94.191**	**63.704**	**124.117**	**45.018**	**109.509**	**17.873**	**40.499**	**8.429**	**19.505**	**2.708**	**847**	**30**	**285**		**139**		**389.092**	**137.762**	**526.854**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.10 O COMÉRCIO DE PANOS DE LINHO

Este produto pertence ao grupo dos linifícios e seu comércio se efetuou durante todo o período, com maiores somas em 1807, atingindo 1.531.282 varas; em 1811, 1.096.035 varas; em 1816, 1.115.019 varas, e em 1818, 1.570.795 varas. O comércio dos panos de linho foi quase todo efetuado pelo Porto, com a soma de 87,1% do total, Lisboa foi responsável pela exportação de 12,9% do total, evidenciando-nos a força das fábricas portuguesas, como afirmou o cônsul português em Hamburgo, e a própria Balança do comércio português; os preços flutuaram entre 225 e 686 réis a vara, em 1809, declinando consideravelmente a partir 1817. Os preços oscilaram entre Lisboa e Porto e geralmente os preços em Lisboa eram mais caros.

Tabela 111: Exportação de Portugal para o Brasil: panos de linho (varas) (1796-1831).

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1796	P							225										1.300		1.300	225
	Q							1300													
1797	P	323	330	330		225		225										66.739	3.707	70.446	287
	Q	35.676	3.707	3.702		26.061		1300													
1798	P																				
	Q																				
1799	P	300		300		300		300									300	299.192	1.185	300.377	300
	Q	55.009		4.594		212.719		26870									1185				
1800	P	498	498	498		445				440				440				172.987	1.328	174.315	470
	Q	72.245	1.328	16.647		44.929				14756				24.410							
1801	P	440		440				440										125.883		125.883	440
	Q	91.231		10.768				23884													
1802	P	440		440		440		440										76.275		76.275	440
	Q	20.484		4.026		50.167		1158													
1803	P	440	440	440		440		440				440						117.549	1.936	119.485	440
	Q	28.693	1.936	50.624		28.278		9954				2.826									
1804	P	600	600			500												170.812	14.322	185.134	567
	Q	60.790	14.322			110.022															
1805	P	400		400		400		500										270.425		270.425	425
	Q	55.816		10.173		195.160		9276													
1806	P	400				400		470		470		480						156.889		156.889	444
	Q	18.825				108.563		16771		8400		4330									
1807	P	400	400		400	480	480	440	470									122.452	1.408.830	1.531.282	439
	Q	14.393	407.952		471.931	99.680	450.915	8379	78032												
1808	P																				
	Q																				
1809	P	700	700	700	600	700			700		700							31.640	449.746	481.386	686
	Q	12.170	273.190	17.000	121.511	2.470			44563		10482										
1810	P	600	440		440	500	440	440	480	480	440							11.548	545.948	557.496	473
	Q	3.727	168.420		129767	2.496	172.888	999	57878	4326	16995										
1811	P	480	440	480	480		480		480	480	480							10.367	1.085.668	1.096.035	475
	Q	4.111	146.384	3.720	15.477		811.661		91111	2.536	21035										
1812	P	480	440		440		440		400		400							3.195	663.962	667.157	433
	Q	3.195	203.498		178669		238.450		37641		5704										
1813	P	480	480		400				400		400							2.669	565.402	568.071	432
	Q	2.669	213.423		317.959				29550		4470										
1814	P	400	400		400	400	400		400	400	400							9.855	836.882	846.737	400
	Q	3.274	191.202		262790	3.981	333.935		30116	2600	18839										
1815	P	400	400	400	400	400	400	500	400	400	400							40.807	874.642	915.449	410
	Q	5.843	314.714	17.783	295.193	7.400	214.170	2586	31156	7.195	19409										
1816	P	400	400	400	400	400	400		400		400							153.149	961.870	1.115.019	400
	Q	51.012	155.465	38.201	255119	63.936	470.542		63726		17018										
SUBTOTAL	**Q**	**539.163**	**2.095.541**	**177.238**	**2.048.416**	**955.862**	**2.692.561**	**102.477**	**463.773**	**39.813**	**113.952**	**7.156**		**24.410**			**1.185**	**1.843.733**	**7.415.428**	**9.259.161**	

continuação

ANO		RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		QUANTIDADE TOTAL		TOTAL	PREÇO MÉDIO
		LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO		
1817	P	304	400		400			400	400		400							22.767	620.774	643.541	384
	Q	9.437	221.757		239.356			13330	125672		33989										
1818	P	400	400		400	400	400		340	400		400						46.452	1.524.343	1.570.795	393
	Q	8.997	525.995		319459	10.970	629.124		49765	13136		13349									
1819	P		350		355	300	360		360		360	400						40.620	884.198	924.818	355
	Q		296.635		242.068	30.847	322.484		16449		6562	9.773									
1820	P		300		357	279	359		300									14.310	877.421	891.731	319
	Q		171.487		214512	14.310	454.000		37422												
1821	P	300	300				300		300		300	300						8.825	489.420	498.245	300
	Q	516	19.207				409.336		35708		25169	8.309									
1822	P																				
	Q																				
1823	P	360	360		300	360	300		300		300	360	300					52.035	561.447	613.482	327
	Q	33.622	49.435		52.842	5.158	329.512		75378		42955	13.255	11325								
1824	P	300	300	300	300		300		300		300	350						18.954	288.618	307.572	306
	Q	5.156	240.893	8.018	25346				21984		395	5780									
1825	P	360	300	300	300				300		360		300					9.262	284.001	293.263	317
	Q	8.656	145.845	606	85.290				37909		10973		3984								
1826	P	350	350		300		300		300	350	300	300						10.066	349.575	359.641	319
	Q	942	87.443		74233		127.256		35411	1655	25232	7469									
1827	P	350	300		300	300	300	300	300	350	300	300						11.133	199.245	210.378	310
	Q	1.035	55.125		66.985	7.167	63.822	81	7485	1.900	5828	950									
1828	P	300	300	300	280	300	280		280	280			280					6.467	107.950	114.417	289
	Q	725	70.912	90	16055	40	12.288		6310	5612			2385								
1829	P		300		300		300		280		280								351.161	351.161	292
	Q		140.549		55.302		143.675		3192		8443										
1830	P	300	300		300	300	300		300	300								12.499	231.902	244.401	300
	Q	1.778	110.072		30293	1.570	66.418		25119	9151											
1831	P		300		300	300	270		280		270							1.050	99.452	100.502	287
	Q		29.961		25.688	1.050	24.074		16715		3014										
TOTAL	Q	**610.027**	**4.260.857**	**185.952**	**3.495.845**	**1.026.974**	**5.274.550**	**115.888**	**958.292**	**71.267**	**276.512**	**66.041**	**17.694**	**24.410**			**1.185**	**2.098.173**	**14.284.935**	**16.383.108**	

Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

6.4.11 SÍNTESE DO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO PORTUGUÊS PARA O BRASIL

A tabela e os gráficos nos mostram a ordem das exportações portuguesa para as várias regiões brasileiras.

A região brasileira que mais participou do comércio de importação do bacalhau português foi a Bahia, conforme nos mostra a tabela 112 e o gráfico 98, participando com 40,7% do total da quantidades exportadas por Portugal no período, seguida por Pernambuco, com 34,8%; e Rio de Janeiro, com 19,3% do total; o Maranhão entrou com 4,1% do total. As demais regiões não ultrapassaram mais de 1% do total.

O comércio da importação de manteiga de Portugal, em grande parte, foi efetuado pelo Rio de Janeiro, com 36,6% do total, seguido pela Bahia, que participou com 23,3% do total; Pernambuco estava em terceiro lugar com 17% do total; o Maranhão, com 12,7%, e o Pará, com 10,2% do total; as demais não atingiram mais de 0,1% do total no período.

Com relação à participação das regiões brasileiras no comércio de aniagens, a Bahia assumia 47,3% do total; seguida pelo Rio de Janeiro, com 29,2% do total; o Maranhão, 0,4% do total; as demais não atingiram mais de 0,2% do total no período.

No comércio das bretanhas, o principal comprador foi a Bahia, com 26,7% do total da quantidade; em segundo lugar estava o Rio de Janeiro, com 22,6% do total; na terceira colocação na compra deste produto, encontrava-se Pernambuco, com 21,4% do total – como podemos perceber, estes eram os três principais consumidores deste produto. Em quarto lugar estava o Maranhão, com 14,7% do total; o Pará, em quinto, com 14% do total; as demais não ultrapassaram 0,5% do total.

A ordem de importância das regiões brasileiras em relação ao comércio do brim é a seguinte: em primeiro lugar, encontrava-se a Bahia, com 43,6% do total; em segundo, o Rio de

Janeiro, com 31%; em terceiro, o Maranhão, com 19,5% do total; Pernambuco estava em quarto, com 5,4% do total; as demais não atingiram 1% do total no período.

No comércio da cambraia, houve maior exportação para o Maranhão, com 32,5% do total; em segundo lugar, estava a Bahia, com 24,1% do total; o Rio em terceiro, com 20,8%; o Pará, com 6,9% do total no período; as demais não atingiram 1% do total.

A maior exportação do aço, no período de 1796 a 1831, foi realizada para o Rio de Janeiro, com 50,5% do total; seguido pela Bahia, que importou 22,9% do total; Pernambuco participou com 11,2% do total e o Maranhão com 9,7%; o Pará, com 5,2% do total; as demais não atingiram 0,5% do total.

O azeite teve a Bahia como seu maior cliente no período, importando 32,1% do total; em segundo lugar, estava o Rio de Janeiro, com 30% do total; Pernambuco participou com 24,2% do total; o Maranhão com 9,3%; o Pará, com 4,2% do total; as demais não atingiram 0,5% do total no período.

No comércio dos panos de linho, Pernambuco participou com 38,5% do total; o Rio de Janeiro, com 29,7%; a Bahia importou 22,4% do total, sendo estes claramente os importadores de maior expressão. O Maranhão participou com 6,5% do total; o Pará com 2,1%; as demais não atingiram 1% do total no período.

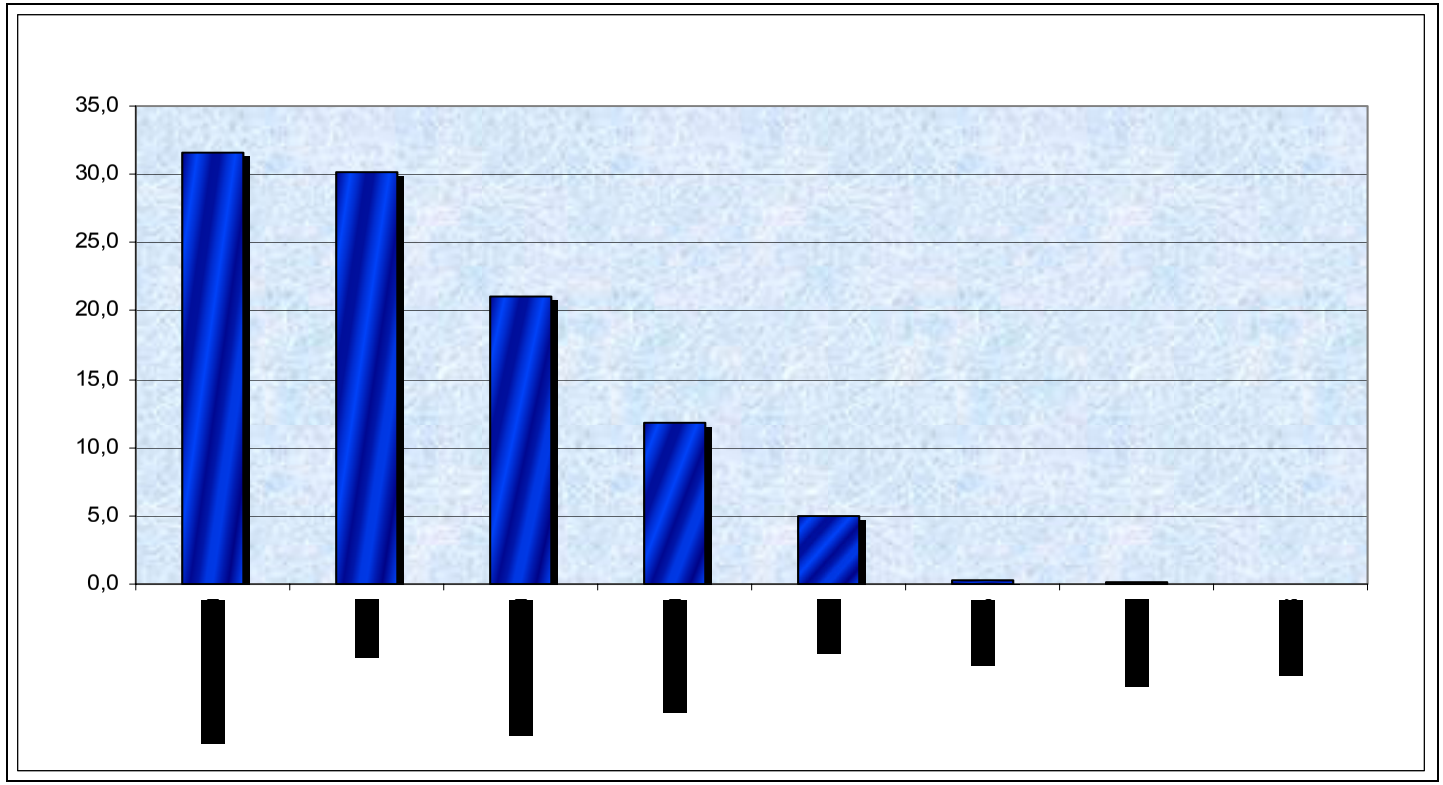
Em ordem de importância geral no comércio de exportação para as regiões brasileiras, a maior quantidade foi exportada para o Rio de Janeiro, que ocupava a primeira posição, com 31,6% do total geral; em segundo lugar, com 30,2% do total geral, estava a Bahia; Pernambuco estava em terceiro, com 21,1%; o Maranhão em quarto, com a participação de 11,8% do total; o Pará com 5% do total geral; Ceará, Paraíba e Santos eram as regiões de menor expressão no comércio de importação dos produtos portugueses, não chegando a atingir, juntos, 0,5% do total geral no período.

Tabela 112: Exportações portuguesas para o Brasil: produtos (quantidade e porcentagem).

	RIO DE JANEIRO		BAHIA		PERNAMBUCO		MARANHÃO		PARÁ		CEARÁ		PARAÍBA		SANTOS		TOTAL GERAL
	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	LISBOA	PORTO	
BACALHAU	79.655	12.230	174.335	20.129	140.466	25.928	16.462	3.089	4.625	124	241		152	100	101	41	477.678
%	**16,7**	**2,6**	**36,5**	**4,2**	**29,4**	**5,4**	**3,4**	**0,6**	**1,0**		**0,1**						**100,0**
MANTEIGA	73.518		46.828		34.113		25.531		20.512		91		178	75	139		200.985
%	**36,6**		**23,3**		**17,0**		**12,7**		**10,2**		**0,0**		**0,1**		**0,1**		**100,0**
ANIAGENS	715.000	33.075	1.111.644	101.702	583.433	2.818	9.652	1.650	30		0		4.262				2.563.266
%	**27,9**	**1,3**	**43,4**	**4,0**	**22,8**	**0,1**	**0,4**	**0,1**			**0,0**		**0,2**				**100,0**
BRETANHAS	476.901	51.177	588.587	34.709	493.145	7.356	340.069	2.347	326.518	129	10.524		4.748		1.524		2.337.734
%	**20,4**	**2,2**	**25,2**	**1,5**	**21,1**	**0,3**	**14,6**	**0,1**	**14,0**		**0,5**		**0,2**		**0,1**		**100,0**
BRIM	114.504	13.372	189.130	2.872	32.555	173	61.279	224	80		1.800						415.989
%	**27,8**	**3,2**	**42,9**	**0,7**	**5,4**	**0,0**	**19,4**	**0,1**			**0,4**						**100,0**
CAMBRAIA	7.298	1.613	10.353	4	6.651	2	13.919		2.964		36		33				42.873
%	**17,0**	**3,8**	**24,1**	**0**	**15,5**	**0,0**	**32,5**		**6,9**		**0,1**		**0,1**				**100,0**
AÇO	16.537	2.675	8.613	79	3.398	858	3.655	21	1.983		83		94				37.996
%	**43,5**	**7,0**	**22,7**	**0,2**	**8,9**	**2,3**	**9,6**	**0,1**	**5,2**		**0,2**		**0,2**				**100,0**
AZEITE	94.191	63.704	124.117	45.018	109.509	17.873	40.499	8.429	19.505	2.708	847	30	285		139		526.854
%	**17,9**	**12,1**	**23,6**	**8,5**	**20,8**	**3,4**	**7,7**	**1,6**	**3,7**	**0,5**	**0,2**		**0,1**				**100,0**
LINHO	610.027	4.260.857	185.952	3.495.845	1.026.974	5.274.550	115.888	958.292	71.267	276.512	66.041	17.694	24.410			1.185	16.385.494
%	**3,7**	**26,0**	**1,1**	**21,3**	**6,3**	**32,2**	**0,7**	**5,8**	**0,4**	**1,7**	**0,4**	**0,1**	**0,1**				**100,0**

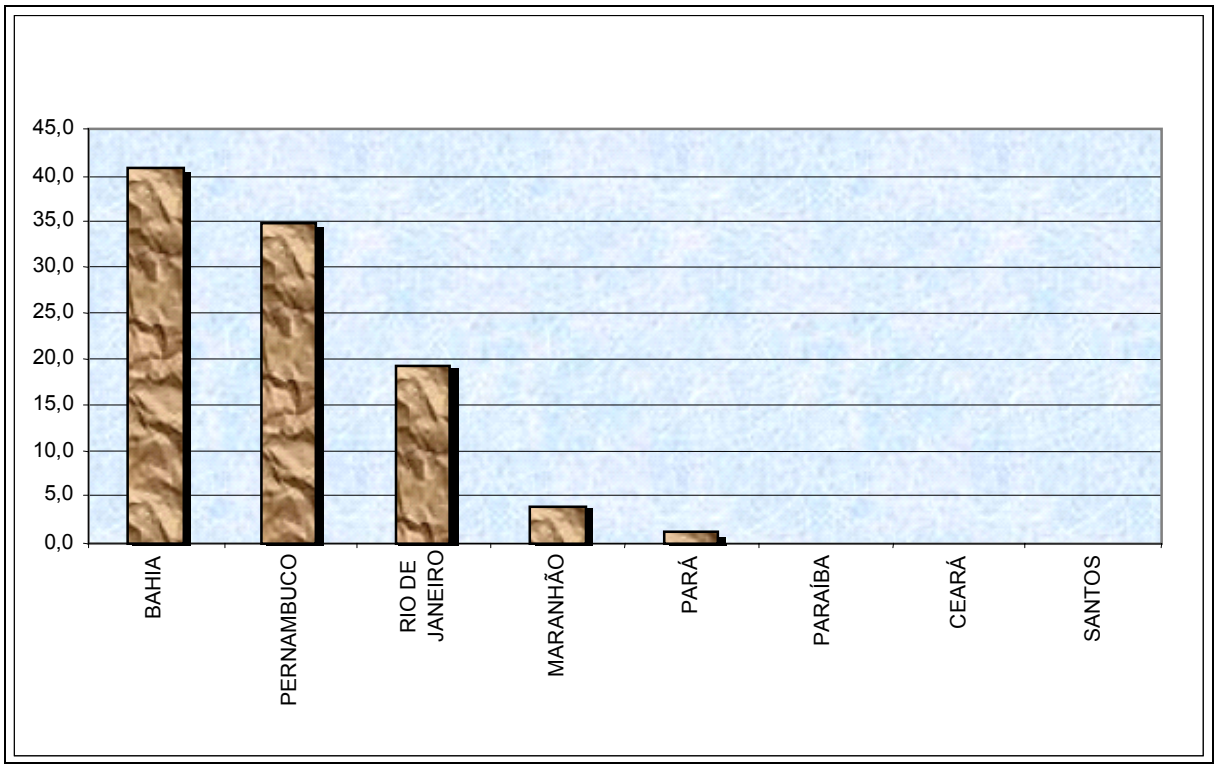
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 97: Ordem de importância das exportações portuguesas para as regiões brasileiras: quantidade (1796-1831).



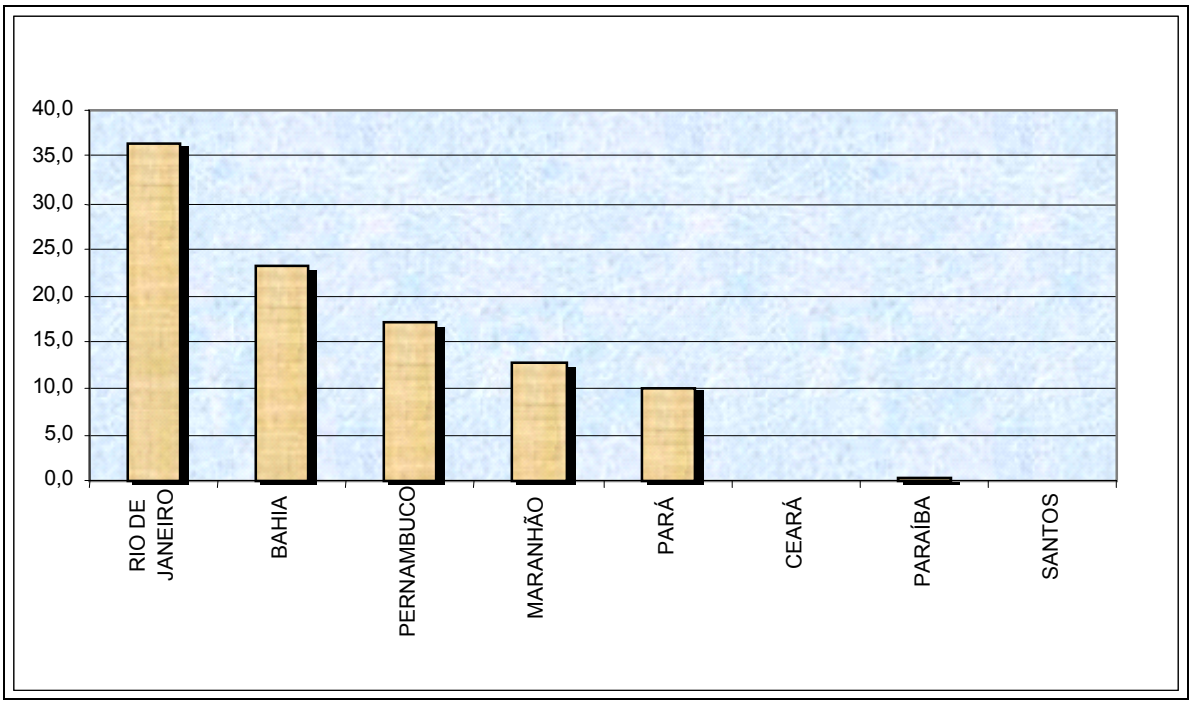
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 98: Exportações portuguesas para o Brasil: bacalhau (quintais) (1796-1831).



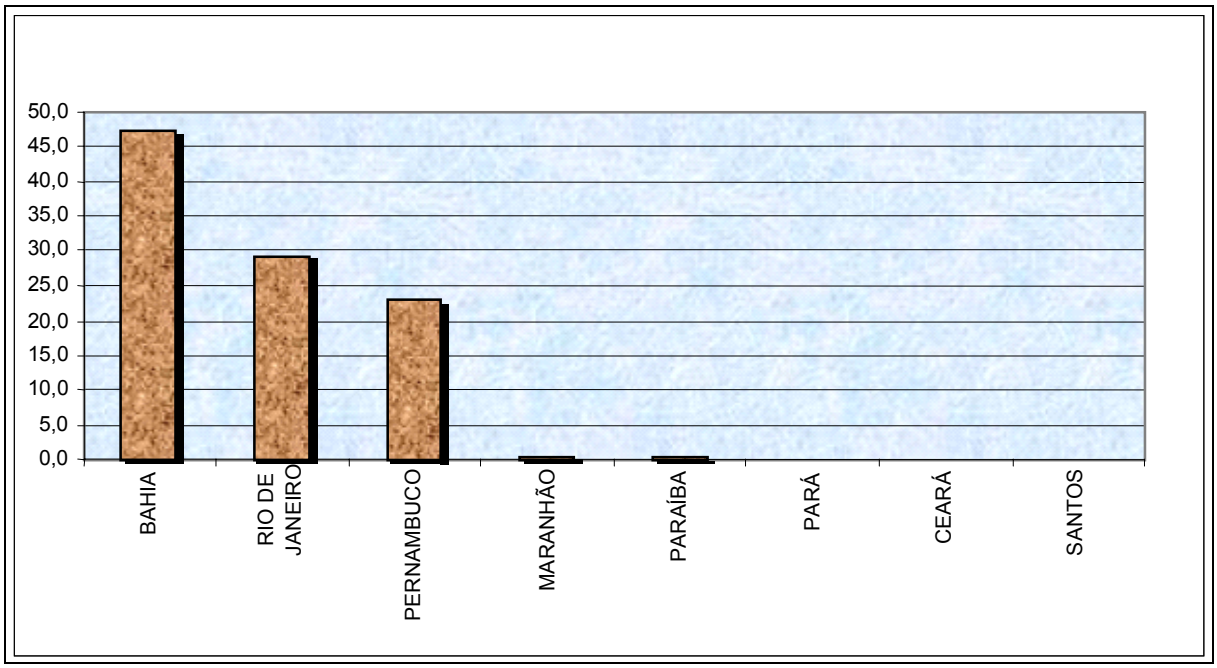
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 99: Exportações portuguesas para o Brasil: manteiga (arrobas) (1796-1831).



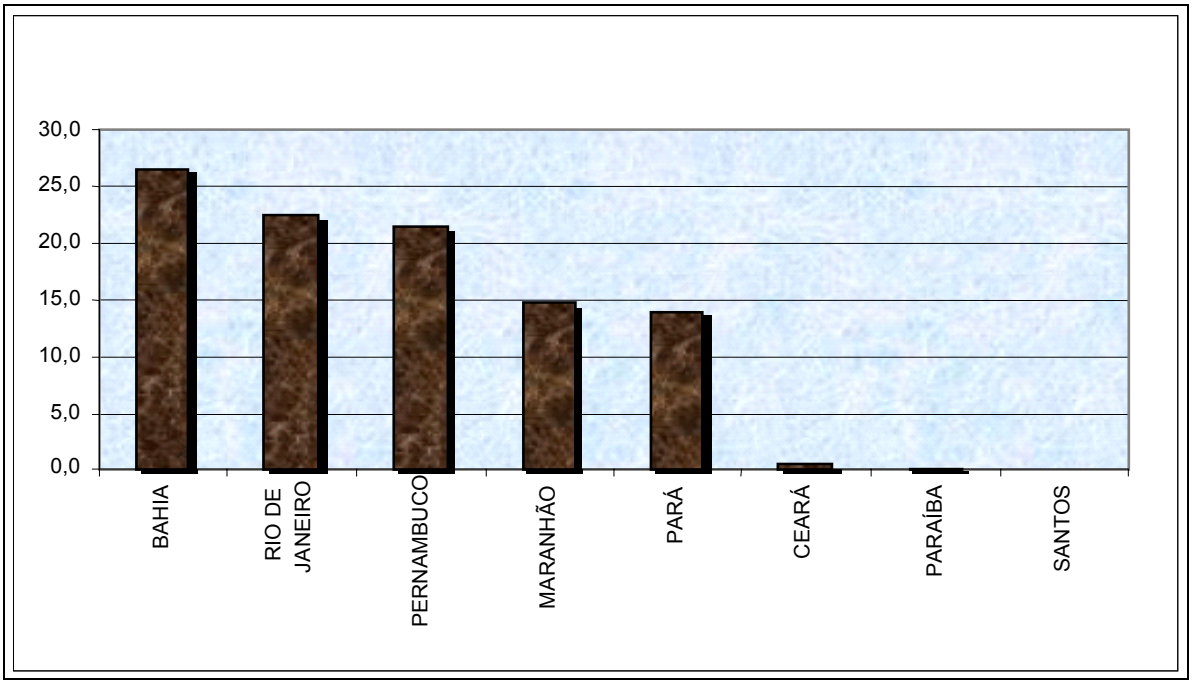
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 100: Exportações portuguesas para o Brasil: aniagens (varas) (1796-1831).



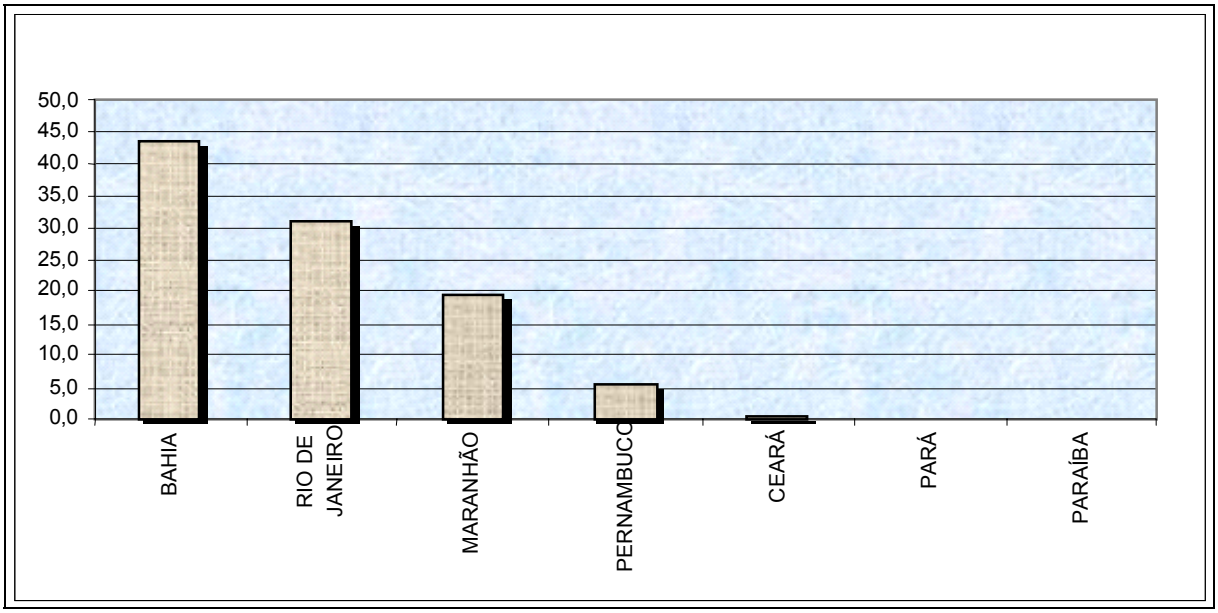
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 101: Exportações portuguesas para o Brasil: bretanhas (peças) (1796-1831).



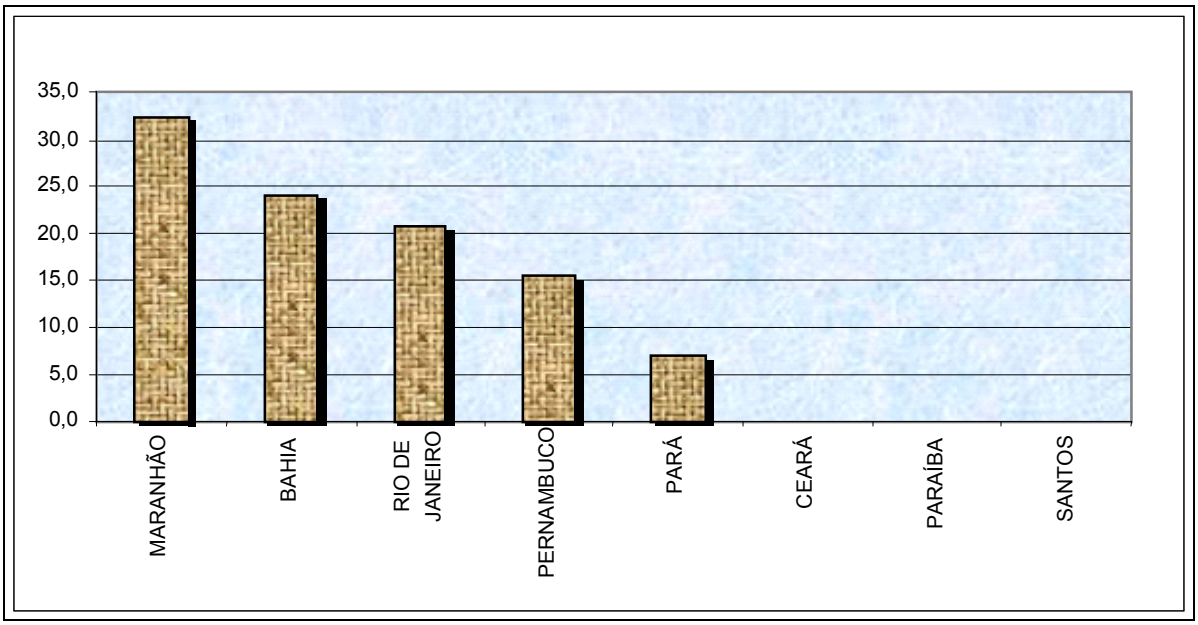
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 102: Exportações portuguesas para o Brasil: brim (peças) (1796-1831).



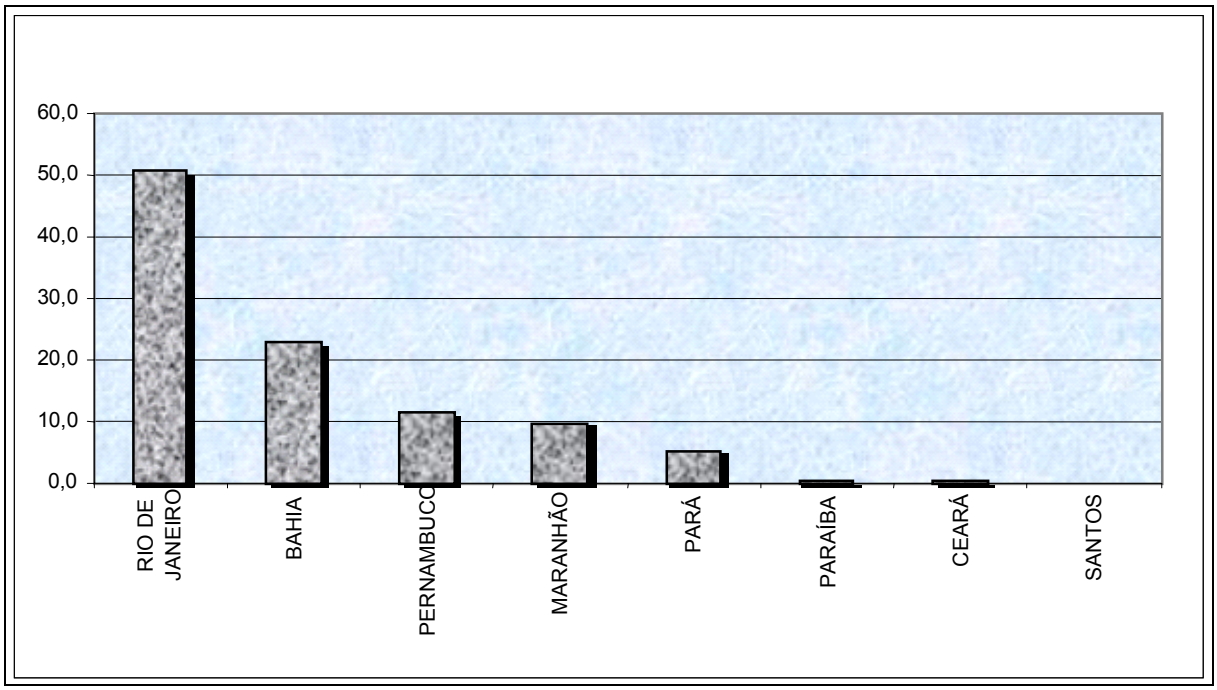
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 103: Exportações portuguesas para o Brasil: cambraia (peças) (1796-1831).



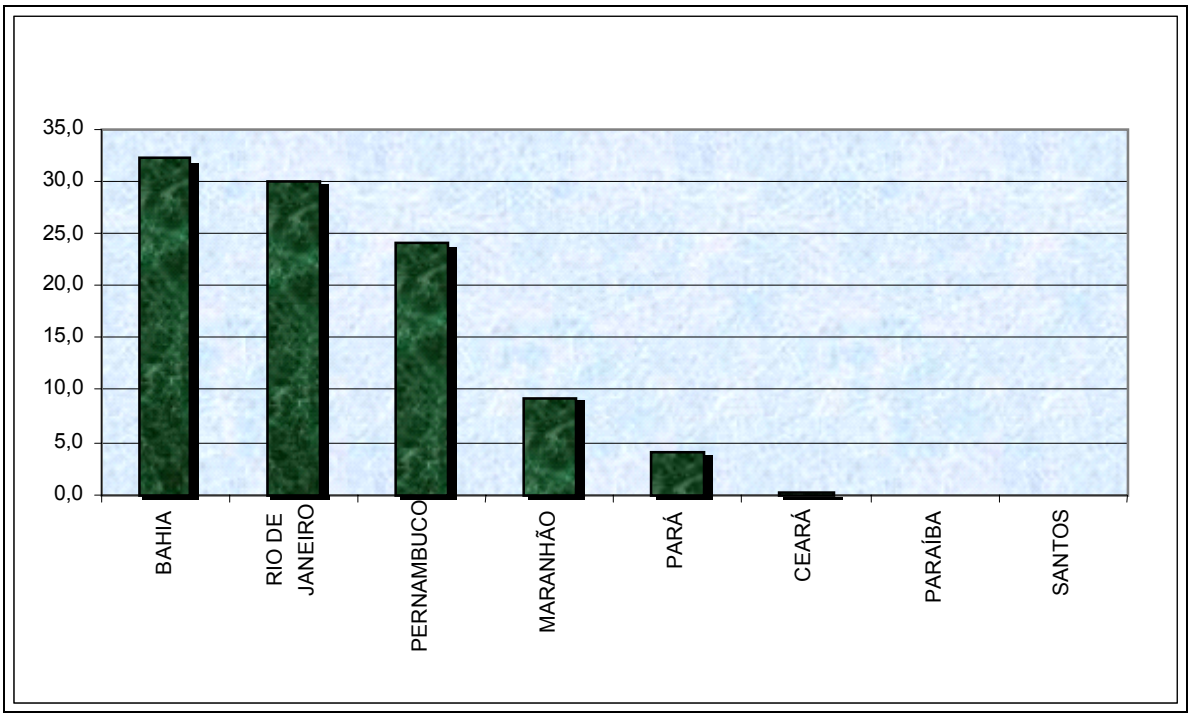
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 104: Exportações portuguesas para o Brasil: aço (quintais) (1796-1831).



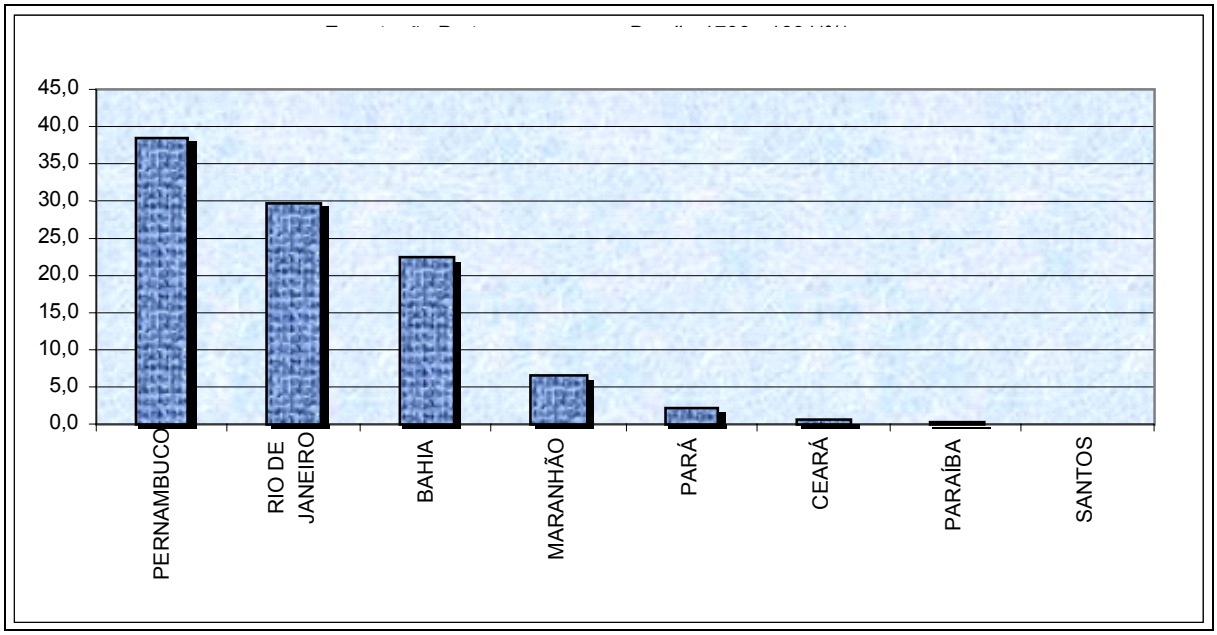
Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 105: Exportações portuguesas para o Brasil: azeite (almudes) (1796-1831).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Gráfico 106: Exportações portuguesas para o Brasil: panos de linho (varas) (1796-1831).



Fonte: BGC, 1796-1831. Original. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A era pombalina marcou uma renovação significativa na estrutura econômica de Portugal. O combate à hegemonia inglesa levou Pombal a estimular o desenvolvimento das indústrias portuguesas, com a finalidade de diminuir o brutal *deficit* comercial que, nos meados do século 18 ultrapassava a cifra de um milhão de libras esterlinas ano. Para tanto, não bastava estimular as manufaturas portuguesas. Era necessário estabelecer uma nova relação entre a metrópole e sua mais rica colônia, o Brasil. Em decorrência, numerosas medidas, visando à desenvolvimento da agricultura no território ultramarino, sobretudo matérias-primas e alimentos que pudessem sustentar o desenvolvimento manufatureiro em Portugal, resultaram num enlace renovado entre Portugal e sua colônia brasileira, que se traduziu num novo padrão de colonização, como bem demonstrou o Prof. José Jobson de Andrade Arruda.

Nesse contexto, de política colonial reformulada, o papel de Hamburgo como redistribuidor e consumidor de produtos coloniais brasileiros foi essencial, considerando-se que o algodão e os couros tinham mercado seguro no tradicional aliado de Portugal, a Inglaterra, mas os produtos clássicos da era colonial, especialmente o açúcar, não tinham ali acolhida, por concorrerem com produções oriundas das colônias inglesas na América. Isto explica porque não era a Inglaterra a principal consumidora dos produtos oriundos do Brasil, e, sim, Hamburgo, que somente perdeu esta primazia após a abertura dos portos, em 1808. Isto significa que, pensando-se especificamente as regiões brasileiras, especialmente os grandes portos exportadores como Rio de Janeiro, Salvador e Recife, era de vital importância a trajetória histórica de Hamburgo, cujos movimentos tinham mais possibilidade de causar impactos na colônia do que a maioria dos países com que a colônia mantinha relações comerciais, através de Portugal.

Desde a constituição do Sacro Império Romano-Germânico, em 962, quando Oto I foi sagrado imperador, Hamburgo fazia parte de uma constelação política regida de forma federativa, por uma monarquia eletiva. Um imenso mosaico do qual faziam parte principados, senhorios, bispados e cidades-Estado, a exemplo da República de Hamburgo. Esta preservou sua autonomia face ao poder de príncipes e monarcas, governada por seu próprio senado, que se orgulhava de criar em seu território um espaço de cidadania. Localizada estrategicamente na desembocadura do rio Elba, do lado do Atlântico Norte, mas na transição para o mar Báltico, tornou-se um pólo de redistribuição obrigatório, cujo resultado foi o crescimento econômico vigoroso impulsionado pelo comércio com a Europa centro-oriental, sobretudo Polônia, Áustria, Hungria e com países escandinavos, de um lado, e, de outro, o ativo comércio com a América, onde se destacava a colônia brasileira.

O fato de ter em seus portos uma enorme fartura de matérias-primas, especialmente os couros e o algodão em rama, propiciou o tradicional artesanato hamburguês, cuja tradição vinha da Idade Média, de sua inserção na Liga Hanseática, um expressivo desenvolvimento manufatureiro. Mas, sem dúvida alguma, sua principal indústria atrelava-se à elaboração do açúcar importado, pela instalação de numerosas refinarias que progrediram geometricamente no século 18, passando de 200 unidades, no início, para 300, no meio do século, alçando em seu final o espantoso número de 400 unidades fabris, refinarias estas que tinham, portanto, uma importância fundamental para o açúcar exportado dos principais portos brasileiros, com que Hamburgo mantinha contato: Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Para os hamburgueses, portanto, o açúcar brasileiro era uma matéria-prima estratégica, que dava lucros muito mais elevados do que aos senhores de engenho coloniais ou aos intermediários portugueses, que os vendia aos hamburgueses. Constatação esta que se traduziu na expressão de um de seus cônsules, ao manifestar surpresa do porquê não teriam os portugueses instalado este tipo de manufatura no Brasil.

Funcionando como uma espécie de placa giratória, expressão cara aos portugueses até hoje, o comércio de Hamburgo era certamente o mais importante para Portugal, por garantir a firme redistribuição dos produtos coloniais que se traduzia em *superavits* permanentes na balança de comércio entre as duas entidades, e garantia os lucros mais elevados que Portugal obtinha em seu comércio internacional. Mesmo recebendo de Hamburgo os linifícios originários de toda a Alemanha, mas também da Suécia, o saldo comercial situava-se acima dos sete milhões de cruzados ano, podendo atingir, em anos excepcionais, 20 milhões, como se deu em 1801, valores que somente se retraíram quando o contrabando inglês na colônia brasileira se intensificou, diminuindo as importações de Portugal. De fato, este mecanismo mercantil clássico era a essência do sistema colonial português. A perda sistemática no comércio com sua colônia era compensada pelos ganhos igualmente permanentes no comércio com as Nações estrangeiras, mecanismo este que, no caso de Hamburgo, se revelava exponencial.

Apesar de nossos registros via balança de comércio somente se terem iniciado em 1796, foi possível, por outras fontes, comprovar que a natureza das relações entre Portugal e Hamburgo, aqui delineadas, já se materializavam em 1790, como comprovam os relatórios consulares. Mas, considerando-se que os *superavits* da balança comercial portuguesa com o exterior já se manifestam a partir de 1776, quando pela primeira vez se registra um *superavit* com a Inglaterra, seria legítimo recuar a data do início característico destas relações para os anos 1770.

A pauta das importações hamburguesas são bem ilustrativas da estrutura de comércio mantida entre dois pólos econômicos. Mais de 80% do valor transacionado eram constituídos por açúcar, branco e mascavado, e em menor escala anil e pau-brasil. Seguiam-se algodão e couros, matérias-primas industriais. Completavam a lista tabaco, café e cacau, com destaque para o café, com ascensão vertiginosa na pauta de importações. As exportações hamburguesas

compunham-se, sobretudo, de têxteis, artigos de linho e lã, produzidos na Silésia, Saxônia e Vestfália, que entravam em Portugal competindo com similares ingleses, contribuindo para desonerar o *deficit* português em relação à Inglaterra.

A abertura dos portos brasileiros, em 1808, ou como quer o nosso orientador, em 1800, pela ação agressiva do contrabando inglês, produziu um impacto devastador nas relações comerciais do Império português e, muito especialmente, nas relações comerciais entretidas com Hamburgo. Na seqüência da abertura dos portos, em função da conjuntura política em que a Europa se encontrava em decorrência das guerras Napoleônicas, Hamburgo praticamente desapareceu do mapa no comércio com o Brasil. Seu retorno se deu de modo lento e, progressivamente, voltou a se firmar. Para Portugal, entretanto, jamais as relações com Hamburgo seriam as mesmas; declinou irreversivelmente, sobretudo depois da independência da colônia, o que se pode conferir pelo número de navios hamburgueses entrados em Portugal em 1825, não mais do que 20, enquanto para o Brasil se dirigiram 130 embarcações. O forte comércio português instalado em Hamburgo foi praticamente aniquilado, obrigando seus praticantes a retornar a Portugal ou direcionar suas atividades para outros negócios.

Ao fincar pé no comércio direto com o Brasil, os hamburgueses beneficiaram-se ainda mais das matérias-primas que alimentariam suas indústrias, gerando lucros muito superiores àqueles produzidos no comércio com a Índia Ocidental, constituindo-se mesmo um elemento financiador de toda a cadeia mercantil hamburguesa por compensar eventuais perdas no comércio internacional. O comércio do açúcar e café, de modo particular, como já antecipamos, produzia lucros elevados, mesmo descontadas as despesas com fretes, seguros, direitos de entrada e saída.

Através do comércio hamburguês, o Brasil penetrou na cadeia internacional do comércio, de forma indireta e direta, fornecendo produtos primários estratégicos que foram

capazes de alimentar o desenvolvimento industrial dos países europeus, caso da Inglaterra, da França e mesmo Portugal. No caso de Hamburgo, o caráter desintegrado do mercado alemão foi um limitador poderoso no estímulo ao seu arranque industrial, que somente a criação do *Zolverein*, em 1834, e a futura unificação política do Império, viria a equacionar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES MANUSCRITAS

Admiralitäts Kollegium. 371 – 2. F. A. Admiralitäts-und Convoy-Zoll. Verzeichnis der dem Admiralitätszoll unterliegenden, auf Seeschiffen ein und ausgehenden Waren, geordnet nach Kaufleuten (waklern) mit Angabe des Herkunft oder Zielort der Ware und des namendes auswärtigen Geschäftspartners sowie des Wertes der Ware und der Zollangabe. Laufzeit; 1728-1814. Signatur; f.6 Band 1 bis Band 50. Seite im Bestandsverzeichnis 18f; Laufzeit-1787-1801. Signatur; f.10 Band 1 bis Band 15; Laufzeit 1778-1780. Signatur F8; Laufzeit 1783-1789. Signatur F9; Laufzeit 1785-1791. Signatur F11;). Laufzeit 1801-1804. Signatur F14. Documentos Manuscritos do Arquivo Estatal de Hamburgo. Original. Staatsarchiv. Hamburgo.

Balança Geral do Comércio do Reino de Portugal com seus Domínios e Nações Estrangeiros. Anos: 1796 a 1797, 1799, 1800, 1801, 1802, 1083, 1804, 1805, 1806, 1807, 1809, 1810, 1811, 1812, 1813, 1814, 1815, 1816, 1817, 1818, 1819, 1820, 1821, 1823, 1824, 1825, 1816, 1827, 1828, 1829, 1830 e 1831. Original, Instituto Nacional de Estatística. Lisboa, Portugal.

Balança Geral do Comércio do Reino de Portugal com seus Domínios e Nações Estrangeiras. Anos: 1798 e 1808. Originais, Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro.

Carta de Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond a Francisco Carneiro de Campos. Hamburgo, 19 de março de 1831. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Documento Manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Carta de Antônio de Menezes Vasconcellos de Drummond a Francisco Carneiro de Campos, intitulada "Notícia sobre o comércio do Brasil com a República de Hamburgo durante o ano de 1832". Hamburgo, 31 de dezembro de 1832. **Missão Diplomática Brasileira em Hamburgo**. Ofícios 1824-1834. Estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13. Documento Manuscrito original. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Carta do Conde de Linhares, comentando o projeto do S.A.R. a respeito do contrabando nos Portos de Portugal e Domínios. Documento manuscrito. Lisboa aos 21 de março de 1806. Itamaraty, lata 186, maço 3, pasta 2. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Carta Manuscrita em italiano, autografada e assinada por Luigi Dell'Hosta. Carta sem local, de 1/ 02/ 1817, 4 páginas, documento original. Arquivo do Conde da Barca, Correspondência recebida. Documento 4.25. Biblioteca da Universidade do Minho, Braga Portugal.

Cartas Manuscritas de João Gabe, Hamburgo aos 30/08/1808, Comerciante português em Hamburgo, enviada para Antonio de Araújo Azevedo, Ministro e Secretario dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Comendador da Ordem de Cristo no Rio de Janeiro. Arquivo do Conde da Barca, Correspondências recebidas, documento 5.7, Universidade do Minho, Braga, Portugal.

Carta sobre açúcar, de Manuel F., ao Conde de Funchal. Morro do Pilar, 17 de setembro de 1815, Documento manuscrito original. BN. I, 29, 19,44. Microfilme -0102. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Carta sobre a situação econômica de Hamburgo. Autor desconhecido. Hamburgo, 26 de Novembro de 1803. Documento Manuscrito original, BNI-29,20,1 n. 116-117. Microfilme: 0035. Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro.

Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1790 a 1819. Caixa 610. Arquivo Nacional da Torre do Tombo Lisboa, Portugal.

Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo dos anos 1820 a 1827. Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Stattin dos anos 1820 a 1830. (Estão juntos com os documentos do Hamburgo) Caixa 611. Arquivo Nacional da Torre do Tombo Lisboa, Portugal.

Coleção de Documentos manuscritos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondências consulares trocadas entre Portugal e o Consulado em Hamburgo, dos anos 1828 a 1830. Caixa 612. Arquivo Nacional da Torre do Tombo Lisboa, Portugal.

Coleção de Documentos manuscritos da Legação de Portugal em Hamburgo. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal. Caixa 302.

Coleção de Documentos manuscritos da Junta de Comércio de Portugal. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa, Portugal.

Congresso de Viena, 11 fls., 1814, lata 198, maço 3, pasta 1, e **Tratado de Viena de 9/06/1815**. 2 fls.,1815, lata 201, maço 4, pasta 10. Documento manuscrito. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Correspondência sobre comércio, indústria, fábrica, 137, 1806-1822. Lata 197, maço 4, pasta 1. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Documento sobre a descrição do método para manipulação dos gêneros que se exportam para o Reino e das máquinas para limpar e descaroçar o algodão. Remetida pelo governador D. Fernando Antonio de Noronha, em 1798 (Cópia dos manuscritos que pertenceram a D. Pedro II). Instituto Histórico Geográfico Brasileiro. Lata 220, Pasta 6. Rio de Janeiro.

Documento sobre a repressão ao contrabando na Alfândega do Porto e minuta sobre a história da indústria em Portugal. Autógrafo do Conde de Linhares (anexo: cópia das ordens do governo francês em Portugal à junta da direção das fábricas). 17 fls., 1767–1808, lata 186, maço 3 , pasta 1. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Ofício: Hamburgo, 1824-1834, estante 202, prateleira 2, volume 1, maço 13; Despachos Hamburgo/ Berlim 1725-1852, volume 12, estante 202, prateleira 2, maço 13; Ofício Hamburgo, 1826-1830, estante 248, prateleira 2, maço 01. Hamburgo, 1827-1880, estante 248, prateleira 2, maço 8; **Correspondência documentos recebido das missões em Hamburgo e cidades da Alemanha, período 1822-1828.** Estante 271, prateleira 1, volume, maço 1. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Pedido de apoio para várias iniciativas relativas às indústrias no Brasil. Remessa da pauta aduaneira de Grã-Bretanha (assinado: Francisco Inácio de Siqueira Nobre). 12 fls., 1808-1809, lata, 186, maço 3, pasta 10. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Privilégio concedido à Grã-Bretanha e reclamado por Portugal (Defesa do Tratado de Comércio com aquele país, de 1810). Autógrafo do Conde de Linhares. 1811. Documento manuscrito original. Lata 183, maço 3, pasta 12. Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro.

Reflexões sobre a balança do Comércio, câmbio e redução da moeda de prata no Reino de Portugal. Anônimo. Lisboa, 30 de maio de 1792. Arquivo do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, Lata 26, Pasta 4.

WESTPHALEN, Johann Ernest Friedrich von. **Der Zustand des Handels in Hamburg warend den letzten Frinfzig Iahren eine Schrift welche im Iahre 1806 bei Reparirug des Thurn Irnopfes der kirche St. Petri in demfelben gelegt worden. Verfast Von Johann Ernest Friedrich Westfphalen fruheren juraten der St. Petri kirche und nachherigen senator**. Staatsarchiv, Hamburgo, 1806. Manuscrito original. Biblioteca da Universidade Estadual de Hamburgo.

FONTES IMPRESSAS

Admiralitals Kollegium. F11. Einfuttabellen von spanueir inel. Politrigal 1785, 1785, 1786, 1787. BENEKE, Otto. **Sur Geschichte des Hambugischen Consulatwesens**. Hamburg, Stadt Archiv, November 24th 1866. Documento manuscrito alemão gótico, escrito pelo arquivista do Arquivo do Estado de Hamburgo.

Consulado Geral do Brasil na Prússia e Saxônia. Frankfurt, 25 de novembro de 1874. Escrita ao Visconde do Rio Branco, Ministro e secretário de Estado dos negócios da fazenda. Por Antonio Marques Soares. **Informações sobre a posição comercial dos produtos do Brasil nas Praças Estrangeiras**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875.

WARRE, Guilherme. Carta a Souza Coutinho, falando sobre a formação de uma casa de comércio no Rio de Janeiro e do novo tratado de comércio com a Inglaterra. Assinado em Londres, aos 2 de fevereiro de 1808. **Coleção Linhares**. Documento original. BN. I. 29, 20, 1, Microfilme 554. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

LIVROS E ARTIGOS

AGANDILHON, René. Politique economique de Louis XI, 1941, p. 416-417. In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização, Matéria, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. v. 2.

AHRENS, Gerhard. Von der Franzosenzeit bis zur Verabschiedung der neuen Verfassung 1806-1860. In: LOOSE, Hans-Dieter (Hrsg): **Hamburg Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner**. Bd. 1. Von den Anfangen bis zur Reichsgründung. Hamburg: Hoffmann & Campe. 1982.
AIZPURU, Pilar Gonzalbo. De la penuria y el lujo em la Nueva Espanã. Siglos XVI-XVIII. **Revista de Índias**, v. 206, 1996.

ALDEN, Dauril Manoel Luis Vieira. An entrepreneur in Rio de Janeiro during Brazil's eighteenth century agriculture renaissance. **The Hispanic American Historical Review**, v. XXXIX, n. 4, p. 521, Nov. 1959.

ALEXANDRE, Valentim. **Os sentidos do império**. Questões Nacionais e Questões Coloniais na Crise do Antigo Regime Português. Porto. Afrontamento, 1993.

AMARAL, Luiz. História Geral da **Agricultura Brasileira, no tríplice aspecto político social econômico**. 2. ed. São Paulo: Brasiliana, 1958.

ALMEIDA, A. A. Marques. **Capitais e Capitalistas no comércio da Especiaria, o Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549)**. Aproximação de um Estudo de Geofinança. Lisboa: Cosmos, 1993.

ALMEIDA, Paulo Roberto. **Formação da Diplomacia Econômica no Brasil**. As relações econômicas internacionais no Império. São Paulo. SENAC; Brasília: Funag, 2001.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. **O Brasil no Comércio colonial (1796-1808) contribuição ao estudo quantitativo da economia colonial**. Tese de doutorado apresentada ao departamento de FFLCH/USP, São Paulo, 1972.

_____. **O comércio entre Portugal e a Itália (1796-1811)**. São Paulo, USP, 1978.

_____. **O Brasil no Comércio colonial**. São Paulo: Ática. 1980.

_____. Produção Econômica. In: SERRÃO, Joel; OLIVEIRA-MARQUES, A. H. (Dir.). **Nova História da Expansão Portuguesa**. Portugal: Estampa, 1986. v. VIII.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. "O sentido da Colônia: Revisando a crise do Antigo Sistema Colonial no Brasil (1780-1830)". In: TENGARRINHA, José (Org.). **História de Portugal**. Bauru: EDUSC; São Paulo: UNESP. Portugal: Intituto Camões, 2001.

_____. Exploração colonial e capital mercantil. In: SZMRECSANYI, Tomás; LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). **História Econômica da Independência e do império**. 2. ed. São Paulo. Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em Historia Econômica, 2002. (Coletânea de textos apresentada no I Congresso Brasileiro de Historia Econômica – Campus da USP, setembro de 1993).

_____. Brazilian Raw cotton as an strategic factor in global textile manufacturing during the industrial revolution. **XIV International Economic History Congress**. Helsinki. 21-25 ago. 2006.

_____. **Uma colônia entre dois Impérios**. A abertura dos portos brasileiros, 1800-1808. Bauru: EDUSC, 2008.

ASTRID, Peterson. Zukerhandel in Hamburg. Von den Anfangen bis zum Ende der Kontinentalsperre. **Hamburg Wirtschafts-chronik**, Neue Folge, v. 1, p. 55, 2001.

AUBIN, Hermann. **Das westfalische Leinengewerbe im Rahmen der deutschen und europäischen Leinwanderzeugung bis zur Anbruch des Industriezeitalters**. Dortmund, 1964.

BAASCH, Ernst von. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. In: **Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas**. Bd. 1, Hamburg, 1892.

_____. **Hamburgs convoys chiffhart und comoy wesen**. Hamburg, 1896.

_____. **Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhunder**. Hamburg: Actien-Gesellsschaft. Neue Börsen-Halle, 1901.

_____. **Der Einfluss des Handels auf das Geistesleben Hamburgs**. Leipzig, 1909.

_____. Handelsverträge Hamburg und andere Bezichngen mit Frankreich. In: **Quellen Zur Geschckte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17; 18. und 19 Jahrhundert**. Hamburg, 1910.

_____. **Die Handelskammer zu Hamburg 1665-1915**. 3 Bd. Hamburg, 1915.

_____. Zur Statistik der Ein- und Ausfuhrhandels Hamburgs Anfang des 18. Jahrhunderts. **Hansische Geschichtsblätter**, v. 54, 1930.

BERNECKER, Walther. **Industrie und Assenhandel. Zur politischen Ökonomie Mexikos im 19. Jahrhundert**. Lauderdale: Saarbrückem-Fort, 1987.

_____. **Die Handelskonquistadoren. Europäische Interessen und mexikanicher Staat im 19. Jahrhundert**. Stuttgart: Wiesbaden, 1988.

BEUTIN, Ludwig. **Der Deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen**. Neumünster, 1933.

BLOUET, Brian. W.; BLOUET, Olwyn M. Latin **America and the Caribbean**. A Systematic and Regional survey. New York: Reakion Books, 1993.

BONDI, Gerhard. Deutschlands Aussenhandel 1815-1870. Berlin, Akademic, 1958.

BORCHARDT, Knut. **Die industrialle Revolution in Deutschland (R. Piper) 1972, 1998, Englische, Ausgabe, Industrial Revolution in Germany 1700-1914**. (Fontana Economic History of Europe, bug. V Carlo M. Cipolla. Lieferung, IV, 4). London, 1972. Braga, nov. 2001.

BORCHARDT, Knut. **Wachstum Krisen, Handlungsspiebaüme der Wirtschaftspolitik**. Studien zur Wirtschaflsgeschichte de 14 lend 20. Jahrhundert, 1977.

BRAUDEL. Fernand. **Das Mittelmeer und die Mediterrane welt in der Epoche Philipps II**. Bd 1. Frankfurt, 1990.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Econômica e Capitalismo, século XV-XVIII**. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998. v. 2.

BRECKSTOP, Jung. **Die Schiffahrts-und Handelsbeziehungen Schleswig-Holstein nach Lateinamerika (1815-1848)**. Köln: Böhlau Verlag, 1975.

BRITO, J. Rodrigues de. Considerações sobre o Estado de Portugal e do Brasil desde a saída d'El Rei de Lisboa em 1807 até o presente (1822). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, tomo XXVI, p. 145-184, 1863.

BROCKSTEDT, Jürgen. **Die Schleswig und Hadelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika, 1815-1848**. Forschungen zur internacionalen Sozial-und Wirschaftsgeschichte. Bd. 10. Kölon: Wien 1975.

BRUNN, Gerhard. **Deutschland und Brasilien 1889- 1914**. Köln: Böhla Verlag, 1971.

BÜSSHGES, Christian. Crisis y Reestructuracion. In: ***Anuário de estúdios americanos***, p. 52, 1995.

BÜSCH, Johann Georg. **Versuch einer Geschichte der hamburgischen Handlung: nebst zwei kleineren Schriften eines verwandten Inhalts**. Hamburg, 1797.

BUTEL, Paul. **Les Négociants bordelaise, L'Europe et les îles au 18 siècle**. Paris, 1974.

CASTRO, Armando. **Estudos de Historia Sócio Econômica de Portugal**. Porto. Jnova, 1972.

CIPOLLA, Carlo M. **The Fontana Economic History of Europe, The Emergence of Industrial Societies**. Londres Liefrung, IV. 4. 1972.

_____. **Storia Economica dell' Europa Pre-industriale**. Bologna: Il Mulino, 1997.

CLAUDIUS, Hermann von. Hamburg, 1803. In: SCHRAMM Percy Ernest. **Hamburg Deutschland und die Welt**. Ein Kapitel deutscher geschichte. Munchen: Univeristätsverlag Georg D. W., 1943.

CORREIA, Francisco Antonio. **História Econômica de Portugal**. Lisboa: Imprensa Nacional de Publicações, 1930.

COUTINHO, José Joaquim Azeredo. **Ensaio sobre o Comércio de Portugal e suas Colônias, 1794**. Lisboa: Banco de Portugal, 1992.

COUTINHO, D. Rodrigo de Souza. **Textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)**. Tomo I e II. (Coleção de obra clássica do Pensamento Econômico Português). Lisboa: Banco de Portugal, 1993.

CROUZET, François M. Wars, Blockade, and Economic Change in Europe, 1792-1815. In: INGELMANN, Stanley. (Hrsg.). **Trade and the Industrial Revolution, 1700-1850**. Bd. 2. Chaltenham. 1996.

CROUZET, François M. Angleterre et France aux XVIII, siècle. Essay d'analyse de deux croissances économiques. In: **Annales E.S.C.**, v. 21, Mars-Avril, 1966.

DIAS, Manuel Nunes. A frotas de cacau do Amazonas, 1756-1777. Subsídio para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. **Atas do Congresso de História dos descobrimentos**. vol. V. Lisboa, 1961.

ELTIS, David. Economic **Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade**. New York: Oxford University Press, 1987.

ENGEL, Alexandre; SCHMEIDER, Jürgen; KRAWEHL, Otto; DENZEL, Markus (hrsg.). H-**Net Reviews-in the Humanties social sciences. Reviewed, Juergen Schneider, Otto Krawehl, Markus Denzel, statistik des Hamburger seewärtigen Einfurhandels im 18. Jahrhundert. Nach den Admiralitatis und convoygeld-Einnahnvebüchern.Quellen und Forschungen zur historischen Statistik von Deutschland 20**. St. Katharinem, scripta mercatural verlag, 2001. Institut für wirtschafts und sozialgeschichte, universität gottingen, Published by H. soz-v-kult july, 2002.

ENGELMANN, Bernt. **Wir Unternanen**. Wien: C. Bertelsmann, 1973.

ENGELSING, Rolf. **Bremen als Auswandererhafen, 1683-1880**. Bremen: Schüneman, 1961.

EVERLING, E. **Erfindungen und Forschritte, unter mitarbeit von Börge Houmann Alfred Ridh Weye Band H, Meer und Luft**. Berlim. Gafion Verlag Seitenzahl. 1930.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1995,

FEHRENBACH, Elisabeth. **Von Ancien Regime.zur Revolution**. München: Olderbourg Grundriss der Geschte, 1981.

FECHNER, Hermann. **Wirtschaftsgeschichte der preussischen Provinz Schlesien in der Zeit ihrer proviziellen Selbständigkeit 1741-1806**. Breslau, 1907.

FERLINI, Vera. **Terra, Trabalho e Poder**: o mundo dos Engenhos no Nordeste Colonial. Bauru, SP: EDUSC, 2003.

FISCHER, Lewis R.; NORDVIK, Helge W. Maritime Transportand the Integration of the North Atlantic Economy, 1850-1914. In: FISCHER, Wolfram; MCINNIS, R. Marvin; SCHNEIDER, Jürgen (Hrsgs.). The Emergence of a World Economy 1500-1914. **Papers of the IX International Congress of Economic History**, Part II: 1850-1914 (Beiträge zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte, Bd. 33, II), p. 361-370.

FISCHER, John R. **Relaciones económicas entre Eapaña y América hasta la independencia**. Madrid, 1992.

FISCHER S. **The Portugal Trade, a Study of Anglo-Portuguese commmerce, 1700-1770**. London. Mithuen. 1971.

FLASHSBART, G. O Comércio teuto-brasileiro, 1822-1922. In: FUNKE, Alfred. **O Brasil e a Alemanha 1822-1922**. Berlim: Editora Internacional, 1923.

FORBERGER, Rudolf. **Die Manufaktur in Sachsen von Ende de 16. bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts**. Berlin: Akademie. 1958.

FUNKE, Alfred. A civilização brasileira e o elemento alemão no Brasil. Berlim: Editora Internacional, 1923.

_____. **O Brasil e a Alemanha 1822-1922**. Berlim: Editora Internacional, 1923.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 5. ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1963.

GAELZER-NETTO. A Expansão Econômica do Brasil na Europa Central. In: FUNKE, Alfred. **O Brasil e a Alemanha 1822-1922**. Berlim: Editora Internacional, 1923.

GALATI, José Carlos Fernandes. **Reexportações Coloniais e Dinâmica Industrial: Brasil, Portugal e França entre (1796 e 1808)**. Dissertação de Mestrado, Pós-graduação em História Econômica. São Paulo, USP, 2002.

GILDEMEISTER, Senador. As relações entre o Brasil e a Alemanha sob o ponto de vista econômico. In: FUNKE, Alfred. **O Brasil e a Alemanha 1822-1922**. Berlim: Editora Internacional, 1923.

GILDEMEISTER, Senador. As relações entre o Brasil e a Alemanha sob o ponto de vista econômico. Correspondência datada de 29.5.1826 ao Príncipe Metternich. In: MINNEMAN, Herbert. **Handels – und Schiffahrtssvertrag zwischen den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen, Hamburg, und Magestät dem Kaiser von Brasilien, untergeichnet zu Rio de Janeiro am 17. November 1827**. Eine Dokumentation von Herbert Minnemann.(Alemão e Português). Hamburg: Mstitut für Iberoamerika-kunde, 1977.

GODINHO, Magalhães Vitorino. **Introdução à história econômica**. Lisboa: Horizonte, sd.

_____. **L'Economie de L'Empire Portugais aus. XV.e et XVI.e siècles**. Paris: SEVPEN, 1969.

GÜNTER, Böhm. Die Sephardim in Hamburg. In: HERZIG, Arno (Hrsg). **Die Juden in Hamburg 1590 bis 1990**. Hamburg: Universität Hamburg, 1991.

HANTSCH, Hugo. **Die Geschichte, Österreichs (1648-1918)**. 2 Bd. Wien: Styria, 1968.

HERTZ, Richard. **Das Hamburger Seehandelshaus J.C. Godeffroy und Sohn, 1766-1879**. Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, IV. Hamburg: Stadt, 1922.

HAUSER, Arnold. **História Social da Arte e da Literatura, 1892**. 7. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

HECKSCHER, Eli F. **Merkantilismen**. Del I och II. Stockholm: Norstedt, 1931.

HERZIG, Arno. Zwischen Reich und Revolution. Hamburg in den 90 er Jahren. In: STEPHAN, Stephan; WINTER, Hans G. (Hrsg.). **Die Französische Revolution end ihre wirkung auf Norddeutschland und das Reich**. Bd. I. Hamburg: Nordeutschland, 1989.

HIEKE, Ernst. **Hanseatische Kaufleute als deutsche Kolonialpioniere**. Hamburg: Hartung, 1938.

HINDEN, H. **Deutsche und Deutscher Handel in Rio de Janeiro. Ein hundertjähriges Kulturbild zur Zentenar Feier der Gesellschaft**. Rio de Janeiro; Germânia, 1921.

HÄPKE, Rudolf. **Niederländische Aktenzur Geschichte der Hanse und zur deïtschen sugeschte II**. Lubeck, 1923.

HÖFER, Peter. **Deutsch-französische Handelsbeziehungen, im 18. Jaharhundert**. Die Firme Breton frères in Nantes 1763-1766. Beiträge zur Wirtchaftsgeschichte. Bd. 18. Stuttgart, 1982.

HUHN, Fred-Konrad. **Die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge von 1716 und 1769**. Maschschr.1 und; 2 Bde, Hamburg, 1952.

ISRAEL, Jonathan I. ISRAEL, Jonathan. **Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740**. Oxford: Clarendon Paperbacks. 1989.

JEANNIN, Pierre. Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts. In: **Hansische Geschichtsblätter**, v. 89, 1972.

_____. **Lateinamerika**, studien 1. Müchen, 1876.

KELLENBENZ, Hermann. Oberdeutsche Portugal und Spanienhändler in Hamburg um 1600. In: **Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte: Gedächtnisschrift für Fritz Rörig**. Lübeck: Schmidt-Römhild, 1953.

_____. **Unternehmer Kräfte in Hamburger Portugal und sparnienbhandel 1590-1625**. Hamburg, 1954.

_____. Le commerce de poivre des Fugger et le maché international du poivre. **Annales**, v. 11, 1956.

_____. **Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts**. Wiesbaden, 1958.

_____. Einleitung. In: **Unternehmerkräfte in Hamburger. Portugal – und Spanienhandel (1590-1625)**. Hamburg: Verlag der hamburgishen Bücherei, 1959.

_____. Phasen des hanseatisch nordeuropäischen Südamerikahandels. In: **Hansische Geschäftsblätter**. Köln: Graz, 1960.

_____. **As relações econômicas entre o Brasil e a Alemanha na época colonial**. Recife: Imprensa Oficial. Arquivo Público Estadual, 1961.

_____. Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts. Referat der ersten Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte in Mainz". In: LÜTGE, Friedrich (Hrsg.). **Forschungen zur Sozial-und Wirtschaftsgeschichte**. Bd. 8. Stuttgart: Mainz, 1964.

_____. Ein Truooentransport Von Lissabon nach Buenos Aires in ghre 1600 und frähe Amerikanisch deutsche Handelsbeziehumger. **Vierteljahrschrift füi sozial und Wirtschaftsgeschichte**, v. 53, 1966.

_____. La Participacion des capitaux de l'Allemagne Meridionale aux. Entreprises d'Outre-Mer autornant du XVI e siècles. In: Les aspects internationaux de da découverte oceanique aux XV et XVI siècles. **Actes du cinquieme colloque International d'Histoire Martime**. Paris, 1966.

_____. Die Wirtschaftlichen Beziehungen Zwischen Antwerpen und Brasilien in der ersten Hälfte de 17 Jaharhunderts. **Viertel Jarhrchrift für sozial- und Wirtschaftsgeschichte**, v. 55, 1969.

_____. Entrada "Welser". In: **Dicionário de História de Portugal**, v. IV, 1971.

KELLENBENZ, Hermann. As relações teuto-brasileiras no período de 1815 a 1830. **II Colóquio de Estudos Teuto-brasileiros**. Recife, 1974, p. 435.

_____; SCHNEIDER, Jürgen. La Emigracion Alemana a América Latina desde 1821 hasta 1930. **Fahshrich für Geschichte von Staat, Uistschagt und Gesell**. Schagt Lateinamerikas, v. 13, 1976.

_____. **The Role of the Great Upper German families in Financing the Discoverie**, v. 10, 1978.

_____. Deutsche Unternehmer in Brasilien im 19. und 20. Jahrhundert. **Aktuelle perpetetivem Brasiliens**, München, p. 326, 1979.

_____. St. Thomas, Treffpunkt des karibischen Handels. 11. In: STEGER; Hanns-Albert; Schneider, Jürgen (Hrsg.). **Karibik. Wirtschaft, Gesellschaft und Geschichte**. München: Lateinamerika-Studien, 1982.

_____. Landverkehr, Fluss-und Seeschiffahrt im europäschen Handel. In: SCHRIFTEN; Kleine. Bd.1. Europa, Raum wirschaftlicher Begegnung. Stuttgart, VSWG. 1991.

KLÍMA, Arnost. **Manufakturní období v Chechách**. Brag. 1955.

_____. Glassmarking Industry und Tradde in Bohemia in the 17th and 18th Centturies. **Journal of European Economic History**, v. 13, 1984.

KÖPPPEN, Heinrich Ernest. **Hamburg Aussenhandel in See von 1750-1810 und die Einirichtung seines Überseehandels von 1814-1850**. Köln: 1968.

_____. **Die Handelsbeziehungen Hamburgs zu den Vereinigten Staaten von Nordamerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts**. Köln: 1973.

KOSSOK, Manfred. Die Bedeutung des spanisch-amerikanischen Kolonialmarktes für den preusischen Leinwandhandel am Ausgang des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. In: GERHARD, Heitz; UNGER, Manfred (Hrsg.). **HansischeStudien**. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburrstag. Berlin, 1961.

_____. Der Brasilienvertrag von 1827. In: **Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität**. Leipzig, 11 Jahrgang, 1962.

KOSSOK, Manfred. In Shatten der Heiligen Allianz, Deutschland und Laleinamerika 1815 – 1830, Zur politik deutschen staaten gegen¨ber der Unabhängigkeitsbew egung mittel und sudamerikas. **Studien Zur Geschichte dernationalen und Kolonialen Befeiungs bewegung**, Berlin, v. 4/5, 1964.

_____. **Schatten der Heiligen Allianz**. Berlin: Water Markov, 1964.

KLOTZ, Paul; BRUN, Wilhelm; FITZLER, M. D**ie Handelsgesellschaft Felix T. Oldemburg e c° 1730-1760**. Suttgart, 1931.

KOSTER, Hermann. **Viagens no Nordeste do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1942.

KOPITZSCH, Franklin. **Franzosen in den Hansestädten und in Altona zwischen 1685 und 1789**. Sigmaringen. Beihefte der Francia. 1992.

KRAWEHL, Otto Ernst. **Hamburgische und englische Kaufleute**: Forschungen und Berichte aus dem hanseatischen Lebensraum; Englandfahrt - Hamburgfahr; aus der Blütezeit des deutsch-englischen Handels zwischen 1400 und 1800 und vom Bau der englischen Kirche in Hamburg. Hamburg. Hanseat. Merkur, 1975.

KRESSE, Walter. **Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823**. Hamburg. Museum für Hamburggischte. Hamburg, 1966.

KRESSE, Walter. **Die Fahntgbiete der Hamburg Handelsfloite (1824-1888)**. Hamburg: Buchdruckerei-und. 1972.

_____. Die Auswirkungen der Handelsverträge der Hansestädte mit amerikanischen Staaten auf die Hamburger Schiffahrt. **Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichten**, v. 60, 1974.

KRIEDTE, Peter. **Spätfeudalismus und Handelskapital: Grudlinien der europäischen Wirtschaftgeschichte vom 16. bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1980.

KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen. **Industrialisierung vor der Industrialisierung**. Göttingen: Vandenhoech und Ruprecht, 1977.

KUNZE, Arno. **Die Verlagsbeziehungen des Nürnberger Handelskapitals zum sächsischböhmischen Leinwandproduktionsgebiete im 16. und 17. Jahrhundert**. Halle, 1925.

LAUFENBERG. Heinrich. **Hamburg und sein Proletariet im 18. Jahrhundert. Eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbbeiterbewegung im niederelbischen Städtegebiet**. Hamburg: Schriften Heft, 1910.

LIEBEL, Helen. Laissez-faire Vs. Mercantilism, The Rise of Hamburg e The Hamburgo Bourgeoisie. Frederich the Great in the Crisis of 1763. In: **VSWG**, v. 52, p. 207, 1965.

LEHE, Erich von; SCHILLER, Karl (Hg.). Hamburg commercial Treaties from seven centuries: siete siglos de tratados de comércio de Hamburgo Hamburgische Handelsverträge aus sieben jahrhunderten.With a preface by karl Schiller. In: ERSCHIENEN, Schriftenreihe. **Hamburg economic studies**. Hambrurg: Holler, 1953.

LEIBNIZ, Gottfried Wilhelm (Hrsg.). **Sämtliche Schriften und Briefe. von Zentralinstitut für Philosophie an der Akademie der Wissenschaften der DDR. Reihe 4**. Bd. 1. Berlin, 1983

LEITHOLD, T.von; RANGO, L. von. **O Rio de Janeiro visto por dois prussianos**. São Paulo: Editora Nacional, 1986.

LEMOS, João Saldanha. **Os Mercenários do Imperador**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1996.

LENZ, Sylvia. **Brasil, Cidades Hanseáticas e Prússia: uma história social dos alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. 1999. Tese (Doutorado) – História. Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, Rio de Janeiro, 1999.

LIMA, Heitor Ferreira. **História político-econômica e industrial do Brasil**. 2. ed. São Paulo. Companhia Editora Nacional, 1976.

LIMA, Heitor Ferreira. O comércio Brasileiro no tempo de João VI. **Revista Brasiliense**, Rio de Janeiro, Editorial Andes, n. 10, 1957.

LISBOA, José da Siva. **Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI**. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1818.

LISBOA, José da Silva. **Escritos Econômicos Escolhidos (1804-1820)**. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. 2 v. (Coleção obras Clássicas do Pensamento Português).

LINS. Th Kadletz. **Lins und Hollanda Die ersten deustschen siedler und ihre Nachkomen 1535-1935; in: jahrbuch für auslandsdeutsche sippenkunde**. Stuttgart, 1936.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. O comércio Atlântico e a comunidade de mercadores do Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. Separata da **Revista de História**, São Paulo, n. 101, p. 76, 1975.

LOPEZ , Isabel Miguel. **El comércio hispano-americano a través de Gijon, Santander y Pasajes – 1778-1795**. Valladolid, 1992.

LÜTGE, Friedrich (Hrsg.). **Forschungen zur Sozial-and Wirtschaftsgeschichte**. Bd. 8. Stuttgart: Mainz, 1964.

LUDWIG. Jörg. **Amerikanische kolonialwaren in Sachsen 1700-1850**. Leipzig: Broschert, 1998

MACEDO, J. Borges de. **Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII**. Lisboa: Associação Industrial Portuguesa, 1963.

MACEDO, Jorge Borges de. **O Bloqueio Continental**. Economia e Gurra Peninsular. 2. ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

MARCHTALER, Hildegard Von. **Geschichte der Kaffee-Import und Reederei-Firma**. Hamburg: H. H EGGERS, 1953.

MATTHIESEN, O. H. **Die Kolonial und überssepoilitik der Kurlämdischen Herzöge, I, 17 und 18. Jahrhunder**. Stuttgart, 1940.

MARZAGALLI, Sylvia. Le négoce allemande et le commerce de Bordeaux pendant la Révolution et L'Empire continents et ruptures dans les réseaux d'échages. In: RUIZ, Alain (Hrsg.). **Présence de l'allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à veille dela Seconde Guerre mondiale**. Bordeaux, 1997.

MAXWELL, Kenneth. The Atlantic em the Eighteenth Century: a Southern perspective on the need to return to the Big Picture. **Transaction on the Royal Historical Society London**, v. 3, 6th series, 1993.

MAXWELL, K. **A Devassa da Devassa**. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

MCINNIS, R. Marvin. The Emergence of a World Economiy in the Latter Half of the Nineteenth Centuryin. In: FISCHER, Wolfram; MCINNIS, R. Marvin; SCHNEIDER, Jürgen (Hrsg). The Emergence of a World Economiy 1850-1914. Papers of the **IX Internacional**

Congress of Economic History, PartII. 1850-1914. Beiträge zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte, Bd. 33, II. Steiner, 1986.

MEYER-STOLL, C. **Schiffsverkehr und Warenhandel mit den Partnerländern. In: Die lübeckische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts under wirtschafts-und sozialgeschichlichen Aspekten**. Frankfurt am Main: Peter Lang, 1988.

MINNEMANN, Herbert (org.). **Handels und Schiffahrtsvertrag zwischen den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg, und S. Magestät dem Kaiser von Brasilien, unter zeichnetzu Rio de Janeiro em 17 november 1827**. Eine Dokumentation von Herbert Minnemann. Hamburg: Institut für Iberoamerika-kunde, 1977.

_____. **Tratado de Comércio e Navegação entre os senados das cidades livres e hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo e sua Magestade o Imperador do Brasil.** Hamburg. Iberoamerikanisches Institut, 1977.

MONIZ BANDEIRA. **O milagre alemão e o desenvolvimento do Brasil**. São Paulo: Ensaio, 1994.

MOREIRA, Maria Cristina Guimarães de Almeida. **Relações comerciais luso-espanholas (1774-1860)**. Tesis presentada para optar al grado de doctor em Economia Aplicada, bajo la direccción del Profesor Doctor Augustín González Enciso. Universidade de Navarra, Plamplona. septiembro de 2002.

MÜLLER, Karl-Otto. **Welthandel Sbäuche 1480-1500. Deutsche Handelsakten des Mittelalters undneuzeit**. Stuttgart, 1934.

NEWMAN, Karin. **Anglo-Hamburg Trade in the Late Seventeenth and Early Eigteenth Centuries**. London: Unveröff P h. D. Thesis, 1979.

NEVES, José Accúrsio das. **Memórias sobre os meios de melhorar a indústria portuguesa considerada nos seus diferentes ramos**. Lisboa: imprensa Nacional, 1820.

NIELS, Wucker; HORST, Pietschmann. **The Iberian Atlantic and Portugal's overseas trade during the Eighteenth century**. Texto manuscrito, inédito. Hamburgo, 2004.

NIPPERDEY, Thomas. **Deutsche Geschichte, 1800-1866, Bürgerwelt und starker Staat**. München: Verlag, Beck, 1994.

NORTON, Luis. **A corte de Portugal no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional/ INL-MEC, 1979.

NOVAIS, Fernando. Notas para o Estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1898). **Colloques internationaux du centre national de la Recherche scientifique**, n. 543; **L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930**. Anatole-France-Paris, Editions du Centre National de La Recherche Scientifique, 15 quai., p. 74, 1973.

NOVAIS, Fernando A. O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **Brasil em Perspectiva**. São Paulo: Difel, 1984.

NOVAIS, Fernando A. **Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial**. São Paulo: Brasiliense, 1993.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

NUNES, Dias Manuel. Fomento e mercantilismo. Política econômica portuguesa na baixada maranhense 1755-1778. **V Colóquio Internacional de Estudos Luso-brasileiros**. Coimbra 1963, Atas II, Coimbra 1965

OBERACKER Jr., Carlo H. **A contribuição teuta**: a formação da Nação Brasileira. 4. ed. v. 1, Rio de Janeiro. Presença. 1985.

OTT, Carlos. Influência portuguesa na formação da cultura baiana no século XVII. **Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, v. 80, 1955.

PEREIRA, Joachim da Silva. **Resumo ou index dos Alvarás, cartas, Decretos, foraes, leys, privilégios, prosoens, e Regimentos que alguns Monarcas deste Reino de Portugal pallaram para bom regimem dos seus vassalos**. Coimbra: Real impressão da Universidade, 1786.

PEREIRA, Miriam Halpern. **Das Revoluções Liberais ao Estado Novo**. Lisboa: Presença. 1994.

_____. Diversidade e crescimento industrial. In: TENGARRINHA, José (Org.) **História de Portugal**. Bauru: EDUSC; São Paulo: UNESP; Portugal, PT: Instituto Camões, 2001.

PEDREIRA Jorge. **Estrutura industrial e mercado colonial, Portugal e Brasil 1780-1830**. Lisboa: Linda-a-Velha, 1994.

PETERSON, Astrid. **Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834. Entwicklung und Struktur zweier wichtiger Hamburger Wirtschaftzweige des vorindustriellen Zeitalters**. Stuttgart: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 1998.

PIETSCHAMANN, Horst. **Die staatliche Organisation des kolonialen Iberoamerika**. Stuttgart: Klett-cotta, 1980.

_____. Hamburgo y la América Latina en la primera mitad Del siglo XIX, In: **Primer congresso internacional de Historia Econômica y social dela Cuenca Del Caribe 1763-1898**. Centro de Estudios avanzados de Puerto Ricoy el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1992.

POHL, Hans. **Die Beziehungen Hamburges zu Spanien und dem spanichen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806**. Wiesbaden: Franz Stainer, 1963.

POHL, Hans. **Die Wirtschaft Hispanoamerikas in der Kolonialzeit**. Stuttgart, 1996.

POSTEL, Rainer. **Versammlung. Eines Ehrbaren Kaufmanns 1517-1992. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart**. Hamburg, 1992.

POSTEL Rainel. Zur Entwick leing der hansestädtischen hafen und Schiffahrtsverwaltung. In: STOOB, Heinz (Hrsg). **See-und Flushäfen vom Hochmittelalter bis zur Industralisierung**. Köln; Wien, 1986.

PANTALEÃO, Olga. A presença inglesa. In HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965.

PRADO Jr., Caio. **História econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo. Brasiliense, 1986.

PRICE, Jacob. What did Merchants do? Reflectioon on British Overseas Trade, 1660-1790. **Journal of Economic History**, v. 49, 1989.

PRÜSER, Friedrich. **Hanseatische Akten zur deutschen Überseegeschichte im 19. Jahrhundert**. München: Hillgruber, 1957.

_____. **Die Handelsverträge der Hansetädte Lübeck Bremen und Hamburg mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert**. Bremem: Carl Schünemann, 1962.

RADEMACHER, Mathias. **Die Geschichte dês Hafen und Schiffahrtsrechts in Hamburg**. Hamburg, 1994.

RADTKE, Wolfgang. **Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung**. Berlin: Colloquium. 1981.

RAFF, Diether. **Deutsche Geschichte, vom alten Reich zum vereinten Deutschland**. München: Wilhelm Heyne, 1997.

RIDINGS, Eugene. Foreign Predominance amonge Overseas Traders in Nineteenth-Century Latin-america. **Latin American Research Review**, v. 20/2, 1985.

REINCKE, Heinrich. **Kaiser Karl IV und die deutsche Hanse. Pfingstbätter des Hansischen Geschichtsvereins XXII**. Lübeck: Insbesondere, 1931.

_____. **Die ältesten urkunden der Hansestadt zeir geschichte Hamburg. Veröffentlichungen ausdem hamburgischen Ataatsarchiv**. Bd. III, Hamburg, 1951.

REHBEIN, Arthur. **Cultura e paisagens alemãs**. Berlim: Internacional, 1923.

RIBEIRO Jr., José. **Pernambuco no comércio luso-brasileiro da transição**. 1980. Tese (Livre-Docência). Universidade Estadual Paulista "Julio Mesquita Filho". Assis.

RIBEIRO, M. de L. R. de Aguiar. **As relações comerciais entre Portugal e Brasil segundo as Balanças de comércio 1801-1821**. Lisboa: Faculdade de Letras 1972.

ROOSBROECK, Robert von. Die Niederlassung von Flamen und Wallonen in Hamburg 1567-1605. In: **Z.H.G**, v. 49/50, 1964.

RAU, Virginia. **Alguns aspectos das relações Luso-alemão nos princípios do século XVI**. Lisboa, 1968.

RÜBBERDT, Rudolf. **Geschichte der Industrialisierung Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg in unsere Zeit**. München: C.H. Beck, 1972.

SA, Artur Moreira de. **O Humanista Erasmo de Roterdã e os Erasmos do Brasil no século XVI**.

SALES, Alberto Jaquere. **Dicionário Universal de Comércio**. Tradução e adaptação manuscrita do Dictionnarie Universel de Commerce, de Jacques Savary des Brulons. 3 v. 1813. Fonte manuscrita.

SALZ, Arthur. **Geschichte der Böhmischen Industrie in der Neuzeit**. München-Leipzig, 1913.

SAMHABER, Ernst. **Kaufleute wandeln die Welt. Die Geschichte des Handels von den Anfängen bis zur Gegenvart, Aufl.2**. Frankfurt am Main: Societäts, 1993.

SCHISSLER. Hanna. **Preussische Agrargesellschaft im Wandel. Wirtschaftliche. Gesellsschaftliche und politiche Transformationsprozesse von 1763-1847**. Göttingen, 1978.

SCHMIEDEL, Ulbrich. **Abenteuer in Südamerika**. Leipzig: F.A. Brockhaus, 1922.

SCHMITZ, Edith. **Leinengewerbe und Leinenhandelin Nordwestdeutschland 1650-1850**. Köln, 1967.

SCHRAMM, Adolphine. Briefe einer Hamburger Kaufmannsfrau aus einer brasilianischen Kleinstadt (1858-63). In: SCHRAMM, Percy E. **Kauflente zu Haus und Übersee. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18. und 19. Jahrhunderts**. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1949.

SCHRAMM, Percy Ernest. **Hamburg Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der zeit zwischen Napoleon I und Bimarck**. München: Georg D. W. Callwey, 1943.

_____. **Kaufleute zu Haus und übersee. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18 und 19. Jahrhunderts**, Hamburg: Hoffmann & Campe, 1949.

_____. **Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck. Ein Beitrag zur Geschichte der Rivalität im Wirtschaftsleben**. Braunschweig u.a., 1950.

_____. Hamburg-Brasilien: Die Forderung einer Dampferverbindung 1854 verwirklicht. Ein Beitrag zum Problem: Privatinitiative – Regierungssubventionen. **Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte**, v. 52, 1965.

SCHNEIDER, Jürgen (Hrsg). The Emergence of a World Economiy 1500-1914. **Papers of the IX Internacional Congress of Economic History**, PartII: 1850-1914. Beiträge zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte, Bd. 33, II, 1956.

_____. Le commerce de la France avec le Brésil et specialment la position du commerce français sur les divers marchés du Brésil entre 1815 et 1848. Assai d'une analyse de la structure économique. In: **L'histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930**. Editiones du Centre National de la Recherche scientifique, Paris, 1973.

_____. **Handel und Unternehmer in Französischen Brasiliengeschäft 1815-1848**. Köln; Wien: Bohlau Verlag, 1975.

_____. La Emigración Alemana a América Latina desde 1821 hasta 1930. **Fahshrich für Geschichte von Staat, Uistschagt und Gesell**. Schagt Lateinamerikas, v. 13, p. 49, 1976.

_____; KRAWEHL, Otto Ernest; DENZEL, Markus A. **Statistitc des Hamburger seewärtigen Einfunrhandels im 18**. Jahrhundert nach den Admiralitäts und convoygeld-Einnahmebüchern. Bearbeitet von Otto-Enest Krawehl und Frank Schwlenburg.St. Katharinen, Scripta Mercaturae, 2001.

SCHWEBEL, Karl H. **Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik. Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815**. Bremen, veröffentlichung aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt. Bremen, 1995.

SCHWEER, Walther. Hamburg–Brasilien–La Plata. Handels- und Schiffahrtsbeziehungen einst und jetzt. **Hamburger Übersee-Jahrbuch**, 1929.

SCHWEIZER, Thomas. **Netzwerkanalyse als moderne Strukturanalyse. In: Netzwerkanalyse: Ethnologische Perspektiven**. Herausgegeben von Thomas Schweizer. Berlin, 1988.

SCHMIEEL, Ultrich; SCHOTTENLOHER, Karl. **Die Bayern im der Frende**. Müchen, 1950.

SCHNEE, Christian. **Hamburg, Eine kleine Stadtgeschichte Erfurt**. Sutton, 2003.

SCHNURMANN, Claudia. **Europa trifft Amerika. Atlantiche Wirtschaft in der Frühen Neuzeit 1492-1783. Eropäische Geschichte**. Frankfurt am Main, 1998.

SCHUMPETER, Elisabeth Boody. **English Overseas Trade Statistics 1697-1808**. Oxford: First Edition, 1960.

SIEVEKING, Heinrich: Die Hamburger Bank: 1619- 1875. Hamburg, 1933. Die Hamburger Bank. In: **History of the Principal Public Banks**. Edited by J. G. van Dillen. 1934.

SILVEIRA, Luis. **Portugal nos Arquivos dos Estrangeiros**. Manuscritos portugueses da Biblioteca Estadual de Hamburgo. Hamburgo. Instituto para a Alta Cultura. 1946.

SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil**. São Paulo. Imprensa Nacional, 1937. v. II.

_____. **História Econômica do Brasil (1500-1820)**. 6. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1969.

SINGER, Rudolf. **Commerce und See-Tractat zwischen Ludewig dem Fünfzehnten, Könige von Frankreich und Navarre, und der Kaiserlichen Freyen Reichs-Stadt Hamburg, geschlossen im Jahre 176: aus dem französischen Original ins Deutsche übersetzt**. Hamburg: Piscator, 1769.

SCHORER, Maria Tereza. Notas para o estudo das relações dos banqueiros alemães com o empreendimento colonial dos paises ibéricos na América no século XVI. **Revista de História, Faculdade de letras e Ciências Humanas**, USP, n. 1, 1950.

SOETBEER, Adolph. **Handel, Ueber Hamburgs. Teil: Theil**. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1840.

_____. **Statistik des hamburgischen Handels: 1839, 1840, 1841**. Umfang: VIII.420. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1842.

_____. **Sammelwerk Schiffahrts-Gesetze so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847: eine übersichtliche Zusammenstellung/ von Adolph Soetbeer**. Hamburg, 1848.

SOUSA, J. A. de. Aspectos do comércio do Brasil e de Portugal no fim do século XVIII e começo do século XIX. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, v. 289, 1970.

STEIN, Rober-Luis. **The French Sugar Business in the eighteenth Century**. Baton Rouge: Louisiana Up., 1988.

TANNER, Albert. Die Baumwollindustrie in der Ostschweiz 1750-1914.Von dre Protoindustrie zur Fabrik und Hausindustrie. In: DITT, Karl; POLLARD, Sidney (Hrsg.). **Von der Heimarbeit in die Fabrik . Industrialisierung und Arbeiterschaft in Leinen und Baumwollregionen West und Mitteleuropas während des 18. Jahrhunderts**. Pederborn: Ferdinand Schoningh, 1992.

TARRADE, Jean. **Le commerce colonial de la France à la fin de l'ancien regime, l'évolution du regime de l'Exclusif de 1763- 1789**. Paris. PUF. 1972. 2 v.

TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. Bauru, SP: EDUSC; São Paulo: UNESP; Portugal, PT: Instituto Camões. 2001.

TREUTLEIN, Gerhardt. **Schiffahrt and Handelzwiscen Nantes und dem Nort-und Ostseebereich von 1714-1744**. Heidelberg, 1970.

TYLLY, Richard; TEUTEBERG, Hans Jürgen. **Entwicklung und organisation des Hanseatischen kaffeeahndels im 19. und 20. Jahrhundert**. Inaugural-Dissertation zur Erlangung eines Doktorgrades der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität. Müster: Ursula Becker, 1995.

VIERA, Dorival Teixeira. **Evolução do sistema monetário brasileiro**. São Paulo: FEA-USP, 1962.

VIGNOLS, Leon; SÉE, Henry. **La fin du commerce interlope dans l'Amérique**, v. 3, 1925.

VOGEL, Walther. Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte 1560 bis 1809. In: **Hansische Geschichtsblätter 74**. Köln: Und Graz, 1956.

VOGT, Annette Christine. **Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19**. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas undder dänischen sowie niederländischen Antillen. Stuttgart: Franz Steiner, 2003.

WAGNER, Hans. **Die Handlung Abraham Dürninguer & Co. in Herrnhut in den Jahren 1747-1833**. Herrnhut, 1934.

WALLERSTEIN, Immanuel. **The Modern World System**. Bd, 3. The Second Era of Great expansion of the Capitalist world-Economy, 1730-1840. San Diego, 1988.

WÄTJEN, Hermann. **Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtentfaltung**. Berlin, 1909.

_____. **Das Judentum und die Anfänge der modernen Kolonisation**. Wirtsch-gesch, 1913.

_____. **Das holländische Kolonialreich in Brasilien. Ein Kapitel aus dre kolonialgeschichte des 17. Jahrhunderts**. Gotha, 1921.

_____. Die Hansestädte im Brasilien 1820 bis 1870. **Welt-wirtschaftliches Archiv**, 22, Zd., Heft 2 , p. 221-249, Otct., 1925.

WEBER, Klaus. **Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830**. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux. München: Beck, 2004.

WEECH, J. Friedrich von. **A agricultura e o comércio no sistema colonial**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

WISCHERMANN, Clemens. **Preussischer Staat und westfalische Unternehmer zwischen Spätmerkantilismus und Liberalismus**. Köln: Böhlau, 1992.

WYNEKEN, Klaus. **Die Entwictlung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien**. Köln: Thesis – Universität zu Köln, 1958.

ZIMMERMANN, Alfred. **Blüthe und Verfall des Leinengewerbe in Schlesien. Gewerbe- und Handelspolitik dreier Jahrhunderte**. Breslau, 1885.

ZIMMERMANN, W. **Die Emtwicklung der deutschen Schiffahrtsbeziehungen zur Westküste Sudamerkas**. Hamburg: HUJ, 1925.

ZORN, Wolfgang. Schwerpunkte der deutschen Ausfuhrindustrie im 18. Jahrhundert in: Jahrbücher für Nationalökonomieund Stätistik. 1961.

_____. Probleme der deutschen Gewerbe und Handelsgeschichte 1650-1800. In: OTTO, Bruner; Kellenbenz, Hermann (Hrsg.). **Festschrift für Hermann Aubin zum 80. Geburtstag**. Bd. 1. Wiebaden, 1965.

_____. L'industrialisation de l'Allemagne du Sud au XIX siècle. In: **L'Industrialisation em Europe au XIX e Siècle**: Cartographie et Typologie. Éditions du Centre National de La Recherche Scientifique, 15. France: Paris, 1972.