

As consequências económicas do império: Portugal (1415-1822)**

ALGUMAS NOTAS INTRODUTÓRIAS DE CARÁCTER GERAL

A avaliação das consequências económicas dos impérios do século xv até à actualidade levanta uma série de problemas que não devem ser ocultados, se quisermos dar algumas respostas significativas às questões contidas numa tal análise. Primeiro, é útil recordar que estas questões, como tantas outras abordadas pelos cientistas sociais, estão mergulhadas num interminável debate ideológico sobre o desenvolvimento das nações. Por exemplo, não é fácil evitar considerar os impérios intrinsecamente bons ou maus e fugir à ideia dominante de que são estruturas perversas baseadas numa forma qualquer de violência, sobre a qual, por consequência, não é digno que as nações construam a sua riqueza. Seja como for, mesmo que pudéssemos resolver facilmente as controvérsias ideológicas, o que não é possível, faltar-nos-iam ainda, pelo menos para a maior parte do período sob investigação, os dados estatísticos necessários para sustentar uma avaliação rigorosa sobre as verdadeiras consequências económicas do império. De facto, visto que talvez nunca possamos construir uma matriz de custos-benefícios plausível ou uma estimativa aceitável do significado relativo dos empreendimentos

** Instituto de Sociologia Histórica, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

* Comunicação apresentada ao XII Congresso Internacional de História Económica (na secção A.1, que tinha por tema as consequências económicas dos impérios), Madrid, Agosto de 1998. Uma versão ligeiramente diferente surgiu sob o título «To have and have not». The economic consequences of empire. Portugal (1415-1822)», na *Revista de Historia Económica*, Madrid, vol. xvi, 1998 (1), pp. 93-122. Originalmente escrito em inglês, o texto que ora se publica é uma tradução em língua portuguesa, revista pelo autor.

imperiais¹, a controvérsia prosseguirá sempre, não só em volta da interpretação dos efeitos do imperialismo, mas acerca dos próprios factos e números.

Teremos muito a ganhar, obviamente, com a análise comparativa. O contraste entre os diferentes impérios deveria permitir-nos pôr uma certa ordem, ainda que fluida, na diversidade de formas históricas, estabelecendo assim o padrão com o qual poderemos comparar os casos individuais. Desta forma, poder-se-iam elucidar também as suas características específicas. Visto que não poderemos chegar a conclusões absolutas, teremos de contentar-nos com asserções relativas, baseadas num inquérito comparativo. Contudo, a variedade de empreendimentos imperiais que se prestam a esse tipo de inquérito exige uma análise especificamente histórica e transnacional. Tal análise terá de examinar os contextos mutáveis nos quais foram percorridos os caminhos sucessivos e concorrentes da construção imperial e a complexidade das relações entre impérios dentro do sistema de Estados europeus e da economia-mundo (por exemplo, em termos de concorrência, guerra, comércio e investimentos).

Outras dificuldades decorrem do facto de ser virtualmente impossível distinguir os benefícios originados pelos próprios impérios (ou seja, formas de domínio político ou militar sobre territórios, entrepostos ou rotas comerciais) dos lucros gerados pela acção de forças puramente económicas, empenhadas, por exemplo, no alargamento do comércio. Com efeito, há que notar que, embora os dois procedimentos estejam intimamente relacionados, determinar as consequências económicas dos impérios e avaliar o contributo da periferia para o crescimento económico da Europa ocidental não são uma e a mesma coisa, sendo a primeira tarefa certamente mais difícil do que a segunda². Quando alertamos aqui para as complexidades do encargo a que metemos ombros, não pretendemos induzir os investigadores a abandonarem esta questão. Os grandes problemas são difíceis de resolver, mas isso não significa que não devam ser abordados, porque são indubitavelmente os mais fascinantes. Não há razões para que os cientistas sociais não sejam ousados na resposta a estas questões, se tiverem presentes as dificuldades que enfrentarão na sua pesquisa e desde que estejam preparados para se contentarem com respostas eventualmente mais modestas do que imaginavam no início da sua investigação.

AS PARTICULARIDADES DE PORTUGAL, PIONEIRO NA CONSTRUÇÃO DE IMPÉRIOS

Em Portugal, um país que foi o primeiro a lançar-se na expansão ultramarina no início da época moderna, mas que foi incapaz de acompanhar os países europeus mais avançados na via do crescimento económico moderno,

¹ P. K. O'Brien (1991), p. 304.

² I. Wallerstein (1974 e 1983); P. K. O'Brien (1982 e 1991); H. Pohl (1990).

a controvérsia acerca do império revela características peculiares. Com algumas variações, o debate, que radica em certos conceitos do século XVI³, gira em torno desta alternativa: Portugal não se desenvolveu porque, com a construção do império, foram desprezadas as verdadeiras bases em que a riqueza nacional podia assentar, ou porque os vastos recursos gerados pelo império não foram devidamente aproveitados? As causas do atraso económico constituem, sem dúvida, um dos problemas históricos mais discutidos em Portugal e é inevitável que se relacione com elas a avaliação das consequências do império.

A par das singularidades da controvérsia, encontramos as particularidades históricas propriamente ditas. Os impérios construídos pelos Estados da Europa ocidental no início do período moderno revelam notórias semelhanças na sua história e nas suas estruturas. No entanto, apresentam também características diferenciadas, e isso poderá explicar, até certo ponto, por que razão alguns foram mais bem sucedidos do que outros. Em primeiro lugar, a singularidade de Portugal vem da sua precedência. Quando Colombo iniciou a sua viagem da descoberta da América, os empreendimentos imperiais portugueses já tinham uma história de mais de três quartos de século: as explorações haviam começado em 1415, com a tomada de Ceuta. Os Portugueses prosseguiram com a descoberta e povoamento das ilhas atlânticas da Madeira e dos Açores, com a conquista de outras cidades de Marrocos e com a exploração ao longo da costa ocidental de África até 1487, data em que atingiram o cabo da Boa Esperança, que dobraram, abrindo assim caminho para a viagem de Vasco da Gama. Em 1500 descobriram o Brasil. Nessa altura, o âmbito dos seus empreendimentos económicos alargara-se consideravelmente. Em Marrocos negociavam em têxteis, cereais e cavalos; cultivavam trigo nas ilhas atlânticas e cana-de-açúcar na Madeira; capturavam escravos negros ao longo da costa ocidental de África, desde o cabo Branco (onde construíram um forte na ilha de Arguim) e a Guiné, passando pela Serra Leoa e mais além. Na Costa da Malagueta, mais a sul, faziam comércio de malagueta e escravos, e finalmente chegaram às terras transarianas, onde as caravanas recebiam ouro e marfim do Sudão, que antes se compravam, mais caros, em Marrocos, para onde eram transportados pelas caravanas que atravessavam o deserto. Nos entrepostos comerciais e nas fortalezas dos Portugueses (a mais importante das quais se situava em São Jorge da Mina) na Costa do Ouro, o ouro era obtido em troca de têxteis mouriscos, escravos e alguns produtos europeus, uma empresa que constituía monopólio da coroa⁴. Na

³ A ideia de decadência, uma das formas de representar a história portuguesa, tem origem no próprio século XVI [v. V. M. Godinho (1982), p. 13, e (1990), pp. 520-523].

⁴ Para compreender o funcionamento do império português até ao século XVIII, as obras de Vitorino Magalhães Godinho são absolutamente indispensáveis [v. especialmente Godinho (1962 e 1981-1983)].

segunda metade do século XV, Portugal dominava, sem rivais⁵, este comércio. Entretanto, os Portugueses alargaram muito a área das suas pescas no Norte de África e depois na Terra Nova⁶.

Portanto, muito antes da viagem de Colombo, os Portugueses tinham edificado um império ultramarino. Um império que já revelava uma série de estruturas e modelos de organização que mais tarde se encontrarão noutros impérios europeus: dos fortes marroquinos às colónias de povoamento e plantações das ilhas do Atlântico; e, na costa ocidental africana, da pilhagem ao tráfico de escravos e do comércio em produtos de luxo (malagueta e marfim) à obtenção de metais monetários. Além disso, haviam sido estabelecidas algumas interconexões significativas entre as várias partes do império. Os têxteis mouriscos, trocados por escravos e ouro na costa ocidental africana, eram adquiridos nas cidades fortificadas de Marrocos, que também serviam como bases para manter à distância os piratas que costumavam assaltar os navios portugueses. O trigo do Sul de Marrocos ajudava a alimentar os povoadores da Madeira, onde escravos trazidos de África eram utilizados no cultivo da cana-de-açúcar. Escravos, marfim e malagueta obtidos na Guiné e na Costa da Malagueta eram trocados por ouro em São Jorge da Mina; e, evidentemente, Portugal recebia os produtos adquiridos nas várias regiões, para onde exportava algumas das suas mercadorias (sobretudo vinho e azeite), juntamente com produtos comprados noutros países europeus (principalmente têxteis e metais).

Grande parte desta estrutura persistiria depois da viagem de Vasco da Gama, mas o comércio directo com a Índia, que se tornou um monopólio português até finais do século XVI, depressa suplantou todas as outras empresas comerciais e militares. Construiu-se um novo império, baseado no comércio de produtos de luxo (especiarias, drogas, jóias, sedas e mobiliário). Estas mercadorias, que, na sua maioria, eram pagas em metal (prata)⁷, eram trazidas para Lisboa e distribuídas pela Europa, através da feitoria portuguesa em Antuérpia. Para participar no comércio indiano, que tentaram controlar, os Portugueses mantiveram uma guerra prolongada contra os seus rivais (sobretudo Estados e mercadores muçulmanos) e viram-se, por conseguinte, na necessidade não só de manter uma poderosa frota no oceano Índico, mas também de estabelecer baluartes e fortalezas em pontos estratégicos⁸. Não era apenas uma questão comercial. Tinha-se criado uma estrutura imperial, o Estado da Índia, que se estendia da costa oriental de África à China.

⁵ C. Rhan Philips (1990), p. 48.

⁶ Godinho (1950), p. 33.

⁷ Godinho (1978a e 1981-1983), I, pp. 219-255, e II, pp. 115-141.

⁸ Godinho (1978b); M. N. Pearson (1987), cap. 2.

A política portuguesa no Oriente procurava dominar o comércio e a navegação no oceano Índico (e cobrar os respectivos impostos). Os Portugueses tentaram impor o uso de entrepostos comerciais sob seu domínio (onde se cobravam taxas alfandegárias) e a partir da venda de protecção a todos os navios que cruzassem aquele oceano⁹ gerava-se uma renda (quer para o Estado, quer para os funcionários da coroa, por meios legais ou pela corrupção¹⁰).

Além disso, tentavam também retirar proveito do comércio asiático, organizando viagens comerciais em rotas estabelecidas (carreiras), por exemplo, de Goa para Macau e Nagasáqui¹¹.

Depois de meados do século XVI, a coroa participou menos no comércio intra-asiático. Além da organização imperial (o aparelho militar-burocrático dominado pelos funcionários da coroa), os mercadores e aventureiros portugueses lançaram as suas próprias especulações, que se tornaram mais independentes do controle estatal no Extremo Oriente.

Apesar de todos os seus esforços, os Portugueses não conseguiram fechar completamente a rota das especiarias do Levante. No último terço do século XVI, o comércio de especiarias do Mediterrâneo voltou novamente a fluir e o monopólio português do caminho marítimo para a Índia sofreu os ataques de contrabandistas e corsários holandeses e ingleses¹².

As pesadas perdas no mar, o aumento dos custos de transacção, que sempre haviam sido elevados, e a concorrência das Companhias das Índias Orientais holandesa e inglesa, mais eficientes e exclusivamente orientadas para o comércio — tudo isto contribuiu para reduzir a menos de um terço o comércio de especiarias pela rota do Cabo¹³.

O comércio privado, quer na rota do Cabo (sobretudo têxteis e jóias), quer nos circuitos intra-asiáticos, corria muito melhor, mas o declínio do império português do Oriente era irreversível¹⁴.

Entretanto, outro império estava já em construção. Estava destinado a formar um modelo completamente diferente de organização imperial: ba-

⁹ Godinho (1978b). Os conceitos de custos de protecção e renda de protecção desenvolvidos por F. C. Lane (1966) são particularmente úteis para analisar o sistema económico do império português no Oriente [v. Lane (1966), pp. 395-396, Steensgaard (1973), Wallerstein (1974), pp. 334-335, P. D. Curtin (1984), pp. 141-142, e Pearson (1991), p. 74].

¹⁰ N. Steensgaard (1973), pp. 81-95; Pearson (1976), p. 56.

¹¹ Godinho (1978b e 1981-1983), III, pp. 135-144; Subrahmanyam e Thomaz (1991), pp. 311-315.

¹² Lane (1966), pp. 31-33 e 290-292; Godinho (1981-1983), III, pp. 81-94; Steensgaard (1973), pp. 168-169; C. H. Wake (1979), pp. 361-403; D. Lach (1994), pp. 127-131; Godinho (1978b), pp. 308-310.

¹³ Godinho (1978a), pp. 305-306; Steensgaard (1973), pp. 81-95.

¹⁴ A. R. Disney (1978). Outros estudos salientaram a persistência do comércio português no Oriente no século XVII, contra as opiniões mais pessimistas [v., por exemplo, Subrahmanyam (1985) e J. C. Boyajian (1993); v. também Godinho (1990), pp. 345-350].

seada não em entrepostos comerciais e na transacção de produtos de luxo, mas na ocupação territorial, colonização, plantações e comércio alimentar. Durante mais de meio século depois dos primeiros descobrimentos, o Brasil foi uma colónia menosprezada, fornecendo praticamente pouco mais do que pau-brasil. O cultivo de cana-de-açúcar, que começou em meados do século XVI, difundiu-se depois de 1570. Visto que a redução dos índios à escravidão enfrentou sempre múltiplos problemas, a procura de mão-de-obra foi desde cedo satisfeita através da importação de escravos de África. Em 1570 havia 2000 ou 3000 mil negros no Brasil. Deparando-se com problemas locais e esperando encontrar melhores condições, plantadores de São Tomé transferiram-se para o outro lado do Atlântico. As plantações de açúcar, que mais tarde seriam completadas com o cultivo de tabaco e a criação de gado, e o tráfico de escravos depressa estabeleceram as bases do novo império atlântico português, que uniu o Brasil à Guiné e Angola¹⁵.

Atravessando guerras e crises (entre 1630 e 1640 os Holandeses apoderaram-se de parte significativa do Norte do Brasil e das duas fontes portuguesas de ouro africano, Arguim e a Mina), este império consolidou-se e expandiu-se. No entanto, a procura de géneros tropicais, em que o império agora se baseava, revelou-se algo instável e provocou flutuações acentuadas, como a longa recessão de 1668 a 1690¹⁶.

Nos últimos anos do século XVII, a recuperação do comércio segundo os padrões anteriores foi suplementada pela descoberta de jazidas de ouro no Brasil, a que vieram juntar-se os diamantes em 1720. Na realidade, o Brasil nunca deixou de ser uma economia de plantação (cultivo de cana-de-açúcar, tabaco e mais tarde algodão e café), mas durante a primeira metade do século XVIII o ouro tornou-se de longe o recurso mais vital do império português. Neste período, o ouro brasileiro, transaccionado legalmente ou levado por contrabando para a Europa, foi certamente da maior importância para a oferta europeia (e especialmente inglesa) de metais monetários¹⁷.

Todavia, o curso da história voltaria a modificar-se dramaticamente para o império português quando as consequências da diminuição das remessas de ouro e diamantes começaram a fazer-se sentir na década de 60 do século XVIII. Depois de um período de crise e incerteza, a recuperação da economia baseou-se em parte no aumento do comércio com a Ásia, mas fundamentalmente na renovação do comércio com o Brasil. Portugal pôde então aproveitar uma nova expansão na procura europeia de algodão e açúcar¹⁸.

¹⁵ F. Mauro (1956 e 1983); P. Verger (1970).

¹⁶ Godinho (1950a e 1970).

¹⁷ Godinho (1950a), pp. 192-193; V. N. Pinto (1979). Michel Morineau propôs uma avaliação mais modesta dos efeitos económicos das remessas de ouro brasileiro para a Europa [v. Morineau (1985), pp. 190-197].

¹⁸ J. B. Macedo (1963), pp. 197-198; J. M. Pedreira (1994), pp. 263-270.

Esta expansão, por sua vez, estimulou as exportações dos produtos portugueses para as colónias. Para obter as mercadorias coloniais, os negociantes portugueses não só reexportavam as manufacturas e alimentos estrangeiros, como também faziam embarcar produtos nacionais, industriais e agrícolas. Nos últimos anos do século XVIII, a neutralidade de Portugal nas guerras subsequentes à Revolução Francesa revelou-se particularmente compensadora e criou um período de prosperidade para o império português. Favorecida pela crise com que se confrontavam os outros impérios coloniais, Lisboa voltou a ser um dos mais importantes entrepostos comerciais para os produtos das Índias Orientais. A procura de mercadorias brasileiras aumentou substancialmente e isto estimulou, por sua vez, o crescimento do tráfico de escravos. Os tecidos de algodão asiático passaram a ser consumidos no mercado brasileiro em expansão e nas costas africanas, onde eram trocados por escravos. Neste processo unificavam-se os comércios brasileiro, asiático e africanos¹⁹.

Porém, esta seria uma prosperidade efémera. O comércio colonial português (que florescia com base na neutralidade) estava sujeito a um equilíbrio muito delicado. Perante exigências contraditórias da França e da Grã-Bretanha, Portugal acabou por ser invadido e ocupado por tropas francesas em 1807. Nos anos que se seguiram, atingido primeiro pelo bloqueio naval britânico e depois pelas calamidades da guerra, o império luso-brasileiro ruiu. A família real, depois de fugir do Brasil, suspendeu o sistema colonial em 1808 como medida de necessidade, mas nunca o restaurou. Sob o novo regime de comércio, Portugal já não podia servir como entreposto obrigatório dos produtos do Brasil e, embora se verificasse uma retoma breve e parcial entre 1814 e 1818, a separação entre Portugal e o Brasil era inevitável: o império chegara ao fim²⁰.

Portugal viria ainda a construir outro império em África, mas essa é outra história, mais tardia.

Contudo, ela confirma a peculiaridade do percurso português: o papel de pioneiro gerou um padrão evolutivo para o império, ou antes uma capacidade de construir novas estruturas imperiais sem destruir por completo as anteriores. Estas estruturas, em parte consecutivas e em parte concorrentes, desenvolveram-se em enquadramentos geográficos e contextos institucionais diferentes (da guerra e do saque ao povoamento e às plantações, da organização do comércio de produtos de luxo à extracção de ouro) e as sucessivas transições significaram certamente múltiplos custos de ajustamento. No caso de Portugal, portanto, a avaliação das consequências do império a longo prazo

¹⁹ V. Alexandre (1993), pp. 25-75; Pedreira (1994), pp. 261-278.

²⁰ V. Alexandre (1993), pp. 767-792; Pedreira (1993), pp. 232-240, e (1994), pp. 317-376.

deverá tomar em conta que as implicações económicas de cada uma destas experiências históricas são muito diversas umas das outras.

A ABERTURA DE NOVOS MERCADOS E O DESENVOLVIMENTO DA INTEGRAÇÃO ECONÓMICA

A sucessão de estruturas imperiais com diferentes enquadramentos históricos e geográficos teve uma primeira consequência económica essencial: alargou a base da integração económica. As viagens dos Portugueses abriram vastos e novos mercados e deram acesso a fontes inexploradas de metais preciosos, produtos de luxo, géneros tropicais, matérias-primas e mão-de-obra escrava. Assim como proporcionou novos canais de escoamento para as exportações tradicionais portuguesas (vinho, sal, azeite, frutos secos, peixe)²¹, a ampliação das oportunidades de mercado permitiu o desenvolvimento do comércio marítimo (através da troca de mercadorias obtidas ou produzidas numa região pelas adquiridas noutra) e estabeleceu as bases de um vasto tráfico de reexportação de produtos ultramarinos para outras nações europeias e de produtos europeus para o ultramar. Desta forma, o fornecimento de géneros coloniais ampliou as possibilidades de integração da economia portuguesa, ou pelos menos de alguns dos seus segmentos, no espaço económico da Europa ocidental. Portugal proporcionou à Europa ocidental um leque de produtos não europeus e, por sua vez, obteve manufacturas e produtos alimentares europeus para consumo interno e para o comércio ultramarino.

Os benefícios deste desenvolvimento do comércio são óbvios. A aquisição de mercadorias a custos mais baixos representou uma nítida economia de recursos e a abertura de novos mercados e oportunidades de integração económica permitiu o fomento da divisão de trabalho e especialização. No entanto, durante todo o período aqui considerado, a promessa de especialização ficou em grande parte por cumprir. Se é certo que algumas mercadorias e informações fluíam facilmente entre cidades, países e até continentes, o comércio livre só viria a emergir muito tempo depois e mesmo assim defrontou uma fortíssima resistência. Entretanto, a circulação esteve sempre sujeita a formas diversas de controle político e à interferência do Estado e de outros poderes. Os factores institucionais e estruturais combinaram-se para obstar à especialização. Foi o caso da escassez de qualificações empresariais e capacidades técnicas e da deficiência dos serviços de transporte. Foi o caso, em especial, de toda uma série de restrições impostas à livre utilização da terra, às admissões nos ofícios mecânicos e aos empreendimentos económicos em geral. O controle administrativo e a interferência económica

do Estado, que manteve monopólios dos tráfegos mais opulentos (ouro, especiarias, sal, tabaco) durante longos períodos, podem ter prejudicado a especialização e o aumento de produtividade.

A direcção do Estado não excluía o interesse dos oficiais régios, aristocratas e marinheiros (além dos mercadores) nas empresas comerciais e nas expedições de pilhagem, tanto na qualidade de patrocinadores como de participantes directos. Isto fez aumentar o peso dos factores militares (no próprio processo da edificação do império e a um nível simbólico), o que, por sua vez, deu origem a um novo tipo social, o «cavaleiro-mercador» ou o «fidalgo comerciante»²².

A diferenciação social dos agentes económicos, tal como era, imperfeita, em nada contribuiu para encorajar o puro empreendimento mercantil e poderá ter mesmo restringido a escala em que se exploraram as oportunidades de especialização²³.

Muitas pessoas foram atraídas pelos novos empreendimentos e os negociantes, que, especialmente na última fase do período em estudo, reforçaram os seus capitais e competências comerciais, até se tornaram excessivamente especializados nas áreas que o império mais favorecia (sobretudo o comércio colonial). Assim, ficaram muito vulneráveis às vicissitudes das estruturas coloniais. Mais do que uma vez as comunidades mercantis foram atingidas ao ponto de se desintegrarem, quando as súbitas mudanças do curso da história do império tornavam os custos de ajustamento quase insustentáveis²⁴.

No entanto, na maior parte do tempo, os agentes sociais e económicos não estavam de posse das informações e dos meios necessários para trocarem as suas ocupações por empreendimentos mais compensadores ou não tinham mesmo possibilidade de o fazerem e, evidentemente, não podiam beneficiar do conhecimento antecipado dos seus resultados para optarem pelo melhor caminho a seguir. Do mesmo modo, uma larga parte da população (cuja extensão é impossível determinar exactamente) prosseguia as suas actividades tradicionais e com fracos índices de produtividade na agricultura e nas artes mecânicas e só marginalmente era afectada pela construção do império.

CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DO ESTADO

A totalidade da população não podia deixar de ser de certo modo afectada pela construção do Estado e o império desempenhou seguramente um papel

²² Godinho (1981-1983), I, pp. 51-62, e (1978c), p. 268.

²³ Esta ideia foi originalmente sugerida em 1873 pelo historiador português Oliveira Martins. Sobre a questão da imperfeita diferenciação social dos negociantes, v. Pedreira (1995), pp. 11-20; v. também Curtin (1984), pp. 138-139.

²⁴ J. Gentil da Silva (1956); Boyajian (1983); Pedreira (1995), pp. 14-15 e 140-142.

decisivo neste processo. Pode mesmo dizer-se que, pelo menos depois da restauração da independência em 1640, foi o império que em grande parte garantiu a sobrevivência de Portugal como Estado independente²⁵.

De qualquer modo, no princípio do período moderno, a construção do Estado e o progresso do comércio marítimo imbricavam-se intimamente. Depois de uma fase inicial (quando a casa do infante D. Henrique desempenhou um papel fundamental), a coroa tornou-se a força impulsionadora da expansão territorial e comercial ultramarina. Os aparelhos militar e burocrático lançaram e realizaram esta expansão, que facultou, por sua vez, os meios de fortalecer o centro político. Isto é particularmente evidente na estrutura das finanças públicas. No reinado de D. João II, em 1490-1496, os rendimentos do Estado cobrados em Portugal continental totalizaram cerca de 170 000 cruzados, as receitas do ouro africano chegaram a cerca de 120 000 e a coroa obtinha fundos adicionais do comércio de especiarias e escravos na Guiné (a partir de 1445) e do açúcar na Madeira (a partir de 1460). Mais tarde, em 1506 e 1518-1519, o comércio marítimo gerava cerca de dois terços dos recursos do Estado²⁶.

Parte deste rendimento não provinha, é certo, directa ou indirectamente do império (tendo origem no comércio europeu e costeiro), mas as especiarias asiáticas e o ouro africano eram, mesmo assim, responsáveis por mais de metade das receitas da coroa. A estrutura geral das finanças públicas portuguesas permaneceu quase imutável durante quase um século, mas a participação do império do Oriente aumentou para mais de 40%²⁷.

Todavia, na década de 20 do século XVII, uma grave crise reduziu seriamente as receitas, em particular as provenientes do comércio com as possessões e as nações estrangeiras. Apesar das tentativas para obter novas fontes de rendimento, necessidade que a guerra da Restauração tornou imperativa após 1640, as receitas cobradas no reino eram ainda uma fracção menor do rendimento da coroa, embora a sua participação possa ter crescido (em particular depois da instituição de um novo imposto directo — a décima — especialmente criado para financiar o esforço de guerra).

A partir da segunda metade do século XVII, o Brasil tornou-se a principal fonte de rendimento para a monarquia portuguesa e depois principiou a idade de ouro do Brasil, na primeira metade do século XVIII. Apesar da praga do contrabando, as remessas de ouro e diamantes forneceram à coroa novos recursos valiosos até à década de 60. Em 1716 o imposto sobre o ouro representava mais de 10% das receitas públicas e pouco antes de as minas

²⁵ C. R. Boxer (1961), p. 90.

²⁶ Godinho (1978), pp. 56-57.

²⁷ Godinho (1978), p. 56, e (1962a). Sobre a estrutura das finanças públicas, a obra de V. Magalhães Godinho é mais uma vez insubstituível.

começarem a esgotar-se o ouro e os diamantes proporcionavam um quinto das receitas do Estado²⁸.

Calculou-se que, no tempo de Pombal, as trocas com o Brasil forneciam de uma forma ou de outra quase 40% dos rendimentos do Estado. Como resultado da crise das décadas de 60 e 70, esta participação poderá ter diminuído marginalmente, mas isto não modificou a estrutura fiscal. A importância crucial das colónias e do comércio ultramarino na conservação do Estado persistiu até ao fim do império luso-brasileiro.

Esta duradoura organização financeira proporcionou a formação de um centro político que concentrou o poder sem ser arrastado para negociações difíceis ou para conflitos prolongados com os seus súbditos mais proeminentes e com instituições poderosas. Em consequência, o sistema político tinha relativamente poucas instituições representativas e organizações intermédias²⁹.

No século xv, enquanto outros países europeus se viam a braços com terríveis lutas internas, Portugal gozou de um período relativamente pacífico³⁰.

A relativa estabilidade interna permitiu ao Estado melhorar as suas funções distributivas e alargar a sua capacidade empresarial, bem como pôr ordem numa miríade de regulamentos, estatutos e leis e reformar a administração da justiça³¹.

O desenvolvimento do Estado e a sua participação nos empreendimentos comerciais favoreceram também a introdução de novos métodos de administração, com recurso ao cálculo, e a difusão de práticas mercantis em círculos mais vastos da sociedade portuguesa.

Se considerarmos a construção do Estado moderno como um factor positivo para o desenvolvimento a longo prazo de uma economia, o império, ao sustentar o Estado, ajudou, sem dúvida, à modernização da economia e da estrutura política. Porém, em Portugal, o governo não desempenhou este papel de forma perfeita. Restringiu a violência privada e lançou as bases de um sistema legal e judicial (o que deve ter favorecido o cumprimento dos contratos privados³²).

²⁸ Godinho (1978), pp. 71-72; Thomaz (1988), p. 362.

²⁹ Como muito bem notou Charles Tilly (1992), p. 62.

³⁰ C. Verlinden (1953); Boxer (1961), p. 6. Em 1438-1448, contudo, um aceso conflito entre casas da família real terminou com a morte do ex-regente, o príncipe D. Pedro, na batalha de Alfarrobeira (1448). O rei D. Afonso V também tentou obter a regência de Castela e interferiu nos assuntos castelhanos até que as suas pretensões foram definitivamente liquidadas na sequência da batalha de Toro (em 1476).

³¹ A primeira compilação das ordenações foi preparada em meados do século xv (sob a regência do príncipe D. Pedro). No reinado de D. Manuel foram completadas novas ordenações (uma delas referida expressamente ao império) e os tribunais da coroa foram também reformados, formando-se assim uma estrutura judicial, administrativa e política que estabeleceu a base do sistema de governação em Portugal durante o antigo regime [v. J. Subtil (1993), p. 79, e A. M. Hespanha (1991)].

³² Sobre o significado económico do respeito por contratos legais, v. North e Thomaz (1973), pp. 126-127.

Criou algumas infra-estruturas de base (estaleiros, portos, armazéns, manufacturas) e introduziu uma certa previsibilidade na acção económica, na medida em que inspirou uma certa confiança aos agentes económicos, mantendo-se geralmente fiel aos seus compromissos (em contraste com a Espanha, em Portugal o Estado nunca chegou verdadeiramente a entrar em bancarrota no século XVI, embora tivesse determinado a conversão forçada da dívida flutuante em 1560³³).

Em todo o caso, não restringiu, ou não foi capaz de o fazer, a interferência da Inquisição, que perseguiu os homens de negócio de origem judaica e muitas vezes confiscou os seus bens, forçando muitos mais a emigrar. O governo português também não se mostrou capaz de remover os obstáculos à livre iniciativa, um desígnio que, aliás, nunca realmente assumiu. Por exemplo, as leis contra a usura foram reiteradas em 1570. Além disso, o facto de o próprio Estado funcionar como empresário, monopolizando alguns dos tráfegos mais opulentos, não promoveu de forma alguma a proliferação de empresas mercantis independentes.

A extensão do controle do governo sobre a economia imperial e as consequências desse mesmo controle continuam em discussão. Partiu-se geralmente do princípio de que a organização de monopólios da coroa prejudicou seriamente a iniciativa mercantil privada³⁴ e que, para falar em termos weberianos, a burocracia quase matou o capitalismo. No entanto, a administração e a exploração de tais monopólios não foram inteiramente deixadas aos funcionários régios, que (como os próprios comentários coevos salientavam) não possuíam as aptidões necessárias para esse efeito. Os mercadores, quer estrangeiros (italianos e alemães), quer nacionais, participaram no financiamento e organização de tais empreendimentos. Tiveram parte também na comercialização dos produtos sob monopólio régio e firmaram vários contratos com a coroa (entre os quais o arrendamento da exploração de monopólios). Colheram, obviamente, grandes benefícios desta participação. O domínio do «Estado-mercador», ou do «capitalismo monárquico», português sobre os empreendimentos imperiais não chegava ao ponto de excluir todos os outros agentes sócio-económicos, embora tenha excluído expressamente alguns, e esse domínio começou mesmo a esmorecer depois da segunda metade do século XVI³⁵.

Seja como for, o envolvimento da coroa, dos funcionários reais e da aristocracia acentuou decerto o papel da conquista e do saque na construção do império³⁶.

³³ Godinho (1962a), p. 114.

³⁴ Diffie e Winius (1977), p. 312; A. K. Smith (1991), p. 87.

³⁵ Godinho (1981-1983), III, pp. 77-169 e 190-214; Lach (1994), pp. 109-112 e 121-126.

³⁶ Lane (1966), pp. 401-402 e 426-427.

A conquista e o comércio nem sempre foram fáceis de conciliar e poderá mesmo dizer-se que, pelo menos no império do Oriente, se apostou excessivamente na edificação de um vasto sistema militar-burocrático. Mas, tendo em conta as circunstâncias hostis em que se desenvolveu a penetração portuguesa, é difícil imaginar que o factor militar pudesse ter sido de importância secundária³⁷.

De facto, depois das empresas pioneiras mais precoces, o Estado, e só o Estado, podia organizar a construção e a defesa do império. Consequentemente, os padrões das despesas públicas revelam as exigências das armadas, do exército e da administração colonial.

Existiam, por outra parte, dimensões menos positivas da estrutura e das disposições financeiras do Estado português. Não tanto pelo facto (como se tem sugerido) de a disponibilidade de rendimentos comerciais ter impedido qualquer impulso para introduzir reformas institucionais e estruturais, porque não é certo que, na falta desses rendimentos, tais reformas se tivessem de facto realizado. É igualmente plausível imaginar que um centro político forte não se tivesse chegado a formar. Na verdade, os aspectos mais negativos da estrutura financeira residiam no próprio carácter do Estado português moderno, que tornava impraticável o exercício do papel distributivo de um modo que conduzisse ao crescimento económico. Portugal desenvolveu indubitavelmente um sólido centro institucional, capaz de organizar a aventura imperial, mas em certo sentido tratava-se do que alguns autores designam por *capstone state*, não tanto por estar investido de um poder de dominação arbitrária (o que não era o caso), mas porque lhe faltava poder infra-estrutural e não conseguia penetrar por completo a sociedade (embora não defrontasse uma forte oposição das periferias)³⁸.

Isto circunscreveu os possíveis efeitos positivos do fiscalismo, isto é, dos esforços da coroa para reunir fundos. Além disso, ao colocar a carga fiscal sobre os empreendimentos mais dinâmicos, o governo podia conter o seu desenvolvimento.

A estrutura dos orçamentos nacionais lança luz sobre os modelos políticos subjacentes³⁹.

³⁷ A alegação de Michael Pearson em contrário, no que se refere ao império do Oriente, não é convincente [v. M. N. Pearson (1976), p. 78]. Embora o comércio asiático pudesse ser relativamente pacífico antes da chegada dos Portugueses, estes depararam de imediato com um ambiente hostil, e a concorrência acérrima dos mercadores muçulmanos depressa assumiu a forma de guerra. Além disso, a vantagem comparativa de que os Portugueses gozavam repousava, não tanto na navegação em si mesma, mas no poder de fogo sobre o mar.

³⁸ Sobre as noções de *capstone state* ou *capstone government* e de poder infra-estrutural, v. J. A. Hall (1988), pp. 33-34, e (1994), pp. 1-26, e M. Mann (1986), pp. 477-483.

³⁹ A. M. Hespanha (1991), p. 123; Godinho (1978).

Assim, a natureza compósita do «Estado mercantil» português manifestou-se na forma como os rendimentos imperiais eram empregados, nomeadamente na importância de despesas extravagantes, como a construção de conventos e igrejas, casamentos régios, pensões e benesses à aristocracia, que só muito indirectamente podiam ter a ver com a manutenção do império ou com o fomento económico. A estrutura financeira suportada pelo império tinha, portanto, consequências ambivalentes para o crescimento económico a longo prazo. Mas a questão é: no contexto histórico de um império pioneiro e da concorrência mercantilista, as coisas poderiam ter-se passado de outro modo?

CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO, MIGRAÇÃO E URBANIZAÇÃO

Uma das questões mais intrigantes da história dos impérios ultramarinos europeus é como um pequeno país que contava pouco mais de um milhão de habitantes no princípio do século xv pôde lançar as viagens dos Descobrimentos e construir um império que abarcava todos os continentes conhecidos, com domínios em Marrocos, nas ilhas atlânticas, em ambas as costas de África, na América do Sul, na Índia e no Extremo Oriente. Em 1527-1531, no apogeu do seu poder, Portugal não tinha mais de 1,4 milhões de pessoas, números semelhantes aos de meados do século xiv, antes da peste negra⁴⁰.

Durante o século xv, o império não foi demasiado exigente em termos demográficos. A colonização das ilhas atlânticas (Madeira, Açores e depois Cabo Verde e São Tomé) e o abastecimento das guarnições e funcionários dos presídios e feitorias de Marrocos e da costa ocidental africana não requeriam fluxos demográficos muito significativos. Não chegou a 50 000 o número de pessoas que saíram de Portugal para o ultramar antes da viagem de Vasco da Gama (uma média anual de 500) e muitas certamente regressaram⁴¹.

No século xvi, a emigração intensificou-se. Em 1540, as cidades fortificadas de Marrocos continham umas 25 000 a 30 000 pessoas (5000 das quais eram soldados). Nessa altura havia uns 17 000 portugueses na Madeira e mais 10 000 nas outras ilhas do Atlântico. No Oriente, a população originária do reino não chegou a atingir este número e mais de metade (5000 a 6000) vivia na cidade de Goa, dispersando-se os restantes por inúmeras cidades, da Abissínia ao Japão. No Brasil, os brancos ainda não eram mais de 2000. Todos os anos, de 1500 a 1580, 3000 a 5000 portugueses deixaram o país a caminho dos territórios ultramarinos (nos trinta anos que se seguiram

⁴⁰ A. H. Oliveira Marques (1987), pp. 291-307; T. Rodrigues (1993), p. 211.

⁴¹ Sobre a emigração, v. Godinho (1978d) e Rodrigues (1993), pp. 236-241.

à descoberta da rota do Cabo, só a opulência do Oriente exerceu o seu poder de atracção sobre cerca de 2000 emigrantes por ano). Calcula-se que, durante esse período, umas 280 000 pessoas terão saído, ou seja, o equivalente a uma média anual de 3500. Nos sessenta anos seguintes, estes números aumentaram para 300 000 a 350 000 e 5000 a 6000, respectivamente. O Brasil, que contava 20 000 colonos originários do reino na década de 80 do século xvi e 50 000 em 1610 (além de 120 000 escravos negros e índios), já atraía a maior parte do fluxo migratório, ao passo que as possessões espanholas (Rio da Prata e Peru) também tentaram muitos portugueses. Depois de Portugal recuperar a independência, em 1640, a emigração abrandou: até ao fim do século, cerca de 120 000 pessoas (ou 2000 anualmente) embarcaram, tendo o Brasil como primeiro destino. A corrida ao ouro brasileiro fez aumentar este número para 600 000 nos sessenta anos seguintes. A emigração deve ter afrouxado nas décadas de 60 e 70, mas, na viragem do século, a prosperidade comercial voltou a incentivá-la. A retirada da família real e da corte para o Rio de Janeiro em 1807 constituiu mais um encorajamento, mas a guerra tornou-se depois um obstáculo à mobilidade. A emigração para o Brasil não foi inibida pelo colapso do antigo sistema colonial nem mesmo pela secessão de laços políticos. Depois da independência, em 1822, cerca de 4000 a 5000 portugueses partiam todos os anos para o antigo domínio, uma corrente que mais do que duplicou no último quartel do século xix.

Embora os Portugueses não tenham construído o seu império sozinhos e tenham encontrado a colaboração, desde o começo da sua expansão ultramarina, de italianos, flamengos, alemães e castelhanos, a migração afectou certamente o crescimento da população em Portugal, ainda que não ao ponto de gerar um padrão peculiar de desenvolvimento demográfico. Não há provas que comprovem as teses mais pessimistas. Mesmo nos anos de maior emigração, esta não excedeu 0,5% da população⁴².

Além disso, muitos dos que partiram regressaram mais tarde. Calcula-se que apenas uma terça parte dos portugueses que chegaram à Ásia até aos finais do século xvi não regressaram depois à pátria⁴³.

Nessa altura, os portugueses expatriados eram 100 000 a 150 000, isto é, 7% a 10% da população metropolitana⁴⁴.

⁴² Por exemplo, A. K. Smith sustenta que Portugal começou a perder população no século xvi, antes dos outros países europeus, que só sofreram perdas no século seguinte [v. Smith (1991), p. 80]. Isto não se confirma de forma alguma. Até aos finais do século xvi, a taxa bruta de emigração foi calculada em 1,5% a 3,5%. No século xvii os cálculos disponíveis colocam-na entre 3% e 3,5 % [v. Rodrigues (1993), pp. 236-237]. De uma perspectiva demográfica, os prejuízos causados pela guerra da Restauração depois de 1640 e pela crise do século xvii foram muito maiores.

⁴³ Subrahmanyam e Thomaz (19992), p. 319.

⁴⁴ Godinho (1978d), pp. 8-9.

De facto, a população portuguesa aumentou praticamente ao mesmo ritmo que a população francesa e mais depressa do que a espanhola (que não são, é certo, os países europeus mais dinâmicos do ponto de vista demográfico) entre o século XVI e o princípio do século XIX. Isto talvez se explique em parte pelo facto de, a partir da segunda metade do século XV, as partidas serem parcialmente compensadas pela importação de escravos. Nessa época eram cerca de 700 os escravos desembarcados nos portos portugueses em cada ano e calcula-se que no século seguinte este número subiu até 2000 a 3000, totalizando cerca de 250 000⁴⁵.

Embora presentes na maior parte das regiões do país nos finais do século XVI, os escravos apenas constituíam uma proporção significativa da população em certas cidades e regiões (chegando a 10% em Lisboa e no Algarve). Esta proporção declinou subsequentemente. O trabalho escravo era empregado sobretudo em serviços domésticos, mas também nos transportes e ofícios urbanos e até, em menor escala, na agricultura (particularmente nas regiões do Sul). Os benefícios da sua utilização eram sobretudo indirectos. Os escravos compensavam a perda de população e permitiam aos Portugueses ocuparem-se de actividades mais especializadas e produtivas. Acima de tudo, garantiram a mão-de-obra para a construção do império. Na Madeira, em São Tomé e no Brasil, e ainda noutras partes do império, nas plantações e nas minas, os escravos executavam os serviços mais pesados e tornaram-se o sustentáculo dos sectores primários da economia. De meados do século XVI em diante, o tráfico de escravos formou uma parte essencial do império português, mas cada vez mais constituía um meio de fornecer mão-de-obra às possessões ultramarinas (e também à América espanhola), e não tanto de satisfazer as necessidades de Portugal metropolitano.

A emigração pode ter privado o país de mão-de-obra, de certas aptidões e de espírito de iniciativa, porque os emigrantes eram, em regra, jovens, mais instruídos e ambiciosos do que o conjunto da população e alguns deles possuíam mesmo qualificações profissionais. Por outro lado, a emigração tornou possível a colonização de novos territórios, abrindo novos mercados e proporcionando artigos de luxo e géneros tropicais a mais baixos custos. A migração aliviou ainda as condições económicas nas regiões mais densamente povoadas, especialmente no Minho. No século XVIII, o Brasil tornou-se como que uma *fronteira* (um papel que o império oriental tinha mais dificuldade em desempenhar). Uma permanência prolongada na colónia assegurava uma das formas mais acessíveis de subir na escala social. Muitos dos que atravessaram o Atlântico em busca de fortuna foram mal sucedidos. Outros nunca regressaram, mas alguns triunfaram e regressaram com os seus

pecúlios, adquiridos nos negócios (minas, plantações, comércio) e no serviço da coroa. A economia portuguesa beneficiou decerto com este movimento numa medida impossível de determinar com precisão. Este padrão de emigração, embora se tenha de algum modo modificado com o tempo (camponeses e trabalhadores pobres substituíram pessoas alfabetizadas e ambiciosas), persistiu no essencial ao longo do século XIX, e o afluxo de remessas, de lucros e de fortunas provenientes das colónias ajudou indubitavelmente a economia portuguesa. Pode dizer-se que a disponibilidade de tais recursos adiou a mudança estrutural, mas, uma vez mais, não é certo que essa mudança tivesse ocorrido de qualquer das formas.

Talvez ainda mais importantes do que as consequências da emigração foram as alterações introduzidas pela expansão marítima nos padrões de povoamento no interior de Portugal. Antes do início da expansão, o Noroeste era já a região mais densamente povoada, mas as povoações com mais de 500 habitantes concentravam-se no interior do país. Mesmo em 1527, ao fim de um século de expansão ultramarina, o litoral, com excepção do Noroeste e de alguns pontos especialmente favoráveis (ao longo dos rios), era pouco povoado⁴⁶.

Contudo, Lisboa, que se tornara o centro do governo e da administração e o principal porto dos comércios africano e asiático, era já uma grande cidade, com cerca de 70 000 habitantes. Nessa altura era uma das maiores da Europa, apenas ultrapassada por Paris, Nápoles, Milão e Veneza (e estando a par de Granada e Praga). Visto que continuou a crescer de forma consistente (100 000 habitantes em meados do século, 120 000 em 1590, 165 000 em 1620 e 180 000 em 1700, quando nenhuma outra cidade em Portugal chegava aos 25 000), não surpreende que figurasse entre as dez principais cidades da Europa até ao princípio do século XIX⁴⁷.

Aliás, o império pôs em marcha dois mecanismos que iriam moldar a distribuição da população nos séculos seguintes: o crescimento demográfico convergia agora para o litoral (a norte do Tejo e no Algarve) e a população urbana concentrava-se a um nível excepcional em Lisboa.

O império estimulou a urbanização, principalmente através do crescimento da capital. O Porto só no século XVIII ultrapassou os 20 000 habitantes (quando Lisboa se aproximava dos 200 000) e nas vésperas da perda do império brasileiro nenhuma outra cidade excedia esse limite. De facto, além de Lisboa e Porto, não havia outras cidades dignas desse nome: faltavam centros urbanos de dimensões médias (com mais de 20 000 pessoas). A baixa produtividade agrícola restringia o crescimento das cidades de província, que

⁴⁶ T. Rodrigues (1993), pp. 207-208 e 230-233.

⁴⁷ P. Bairoch, J. Batow e P. Chèvre (1988), pp. 276-280.

nunca atingiram a massa demográfica que lhes permitisse promover a especialização funcional. Não existiam centros regionais fortes, com a significativa excepção do Porto, que se tornou, no século XVIII, a capital de uma região económica que dependia especialmente das colónias⁴⁸.

Esta estrutura urbana altamente assimétrica não era particularmente útil para o desenvolvimento económico. A urbanização significava então a expansão de Lisboa e foi grandemente acelerada pela construção do império. Mas, apesar de todo o seu crescimento e da supremacia urbana de que usufruía, Lisboa, que dependia vitalmente do comércio marítimo, não construiu um mercado nacional integrado com base nas suas necessidades de consumo e capacidade distributiva, ao contrário de outras cidades europeias, como Londres e Amsterdão, que também gozavam de primazia nos respectivos sistemas urbanos nacionais. De facto, a primazia de Lisboa tem simultaneamente características modernas e pré-modernas⁴⁹.

Por um lado, como centro comercial e administrativo, acumulou funções urbanas e a infra-estrutura respectiva, mas, por outro lado, o seu crescimento foi desproporcionado em relação às funções que efectivamente desempenhava na economia nacional (como é evidente, esta disparidade explica-se em parte pela posição que ocupava no sistema imperial). Assim, a longo prazo, a concentração de riqueza e população em apenas uma cidade, que desempenhava ao mesmo tempo os papéis de capital política e de principal cidade portuária, parece ter sido mais prejudicial do que propícia ao desenvolvimento económico de Portugal.

AGRICULTURA, INDÚSTRIA E INDUSTRIALIZAÇÃO

A estrutura urbana portuguesa pode fazer pensar que, com excepção de Lisboa e do Porto, o país passou incólume pela expansão ultramarina. Porém, não foi isso que aconteceu. De facto, as regiões mais interiores não tomaram parte activa no desenvolvimento do império e as suas economias não foram certamente afectadas do mesmo modo que as das duas grandes cidades portuárias. Para além de algumas consequências indirectas que já foram mencionadas (por exemplo, as que resultavam da estrutura das finanças públicas), as novas oportunidades de integração económica tiveram, apesar de tudo, alguns efeitos sobre as ocupações mais tradicionais.

Em Portugal, as importações de cereais, provenientes quer do Mediterrâneo, quer do Norte da Europa, tiveram origem na Idade Média. No princípio da expansão ultramarina foram descobertas novas fontes de abastecimento

⁴⁸ Pedreira (1994), pp. 391-395.

⁴⁹ Sobre os sistemas urbanos modernos e pré-modernos de primazia, v. C. Smith (1982), pp. 79-96, e J. de Vries (1984), pp. 89-90.

nas ilhas do Atlântico (onde se cultivou inicialmente trigo) e nas planícies dominadas pelas cidades fortificadas do Sul de Marrocos⁵⁰.

Além disso, o comércio colonial fornecia os meios para aumentar a importação a partir de países estrangeiros, que se tornaram ainda mais necessárias para alimentar a população de Lisboa, cada vez mais numerosa. A maior facilidade de importação de trigo de regiões mais produtivas da Europa não favorecia, evidentemente, a produção nacional, mas a agricultura portuguesa não se ressentiu em demasia devido à protecção proporcionada pelo Estado e pelas autoridades locais e à extensão limitada dos mercados internos⁵¹.

No entanto, estes desenvolvimentos não foram inteiramente determinados pela expansão da economia imperial, porque a integração no comércio europeu também se baseava em certos produtos portugueses, como sal e vinho, e tinha consequências económicas semelhantes (assim, em troca do sal que levavam de Portugal, os Holandeses traziam cereais, têxteis e madeira, além de prata). A longo prazo, os produtos alimentares (cereais, peixe, manteiga, queijo) formaram a maioria das importações portuguesas, o que revelava as deficiências da produção alimentar nacional⁵².

Ao mesmo tempo, o vinho e o azeite portugueses encontraram novos canais de escoamento nos mercados ultramarinos, mas o aumento da procura (embora encorajasse a extensão da produção) não provocou mudanças estruturais. De facto, uma das inovações mais significativas, a extensão da plantação de vinhedos no vale do Douro, deu-se muito mais tarde, na segunda metade do século XVII, como resultado de uma estreita ligação com um país europeu (Inglaterra), e em nada dependeu do império, que até ao século XIX tinha uma participação muito pequena no mercado do vinho do Porto.

Por outro lado, certas ligações permitem relacionar o império com uma grande mudança estrutural da agricultura portuguesa no século XVI, nomeadamente a introdução de milho mais no Noroeste, onde beneficiava de condições naturais propícias. Contrariamente à ideia muito divulgada de que a introdução do milho na Europa não deu origem a inovações económicas⁵³, no Noroeste de Portugal foi considerada uma revolução, porque permitiu ciclos de cultivo mais produtivos e um rápido aumento da produção alimentar de base, sustentando níveis mais elevados de densidade populacional na região e promovendo depois a emigração⁵⁴. Este padrão sobreviveu até ao

⁵⁰ Godinho (1981-1983), III, pp. 217-267.

⁵¹ A ideia avançada, por exemplo, por A. K. Smith (1991), p. 88, segundo a qual mesmo alguns solos produtivos foram abandonados e deixados por cultivar, não encontra suporte nas fontes disponíveis.

⁵² D. Justino (1988-1989), II, p. 60; Alexandre (1993), p. 74; Pedreira (1994), pp. 389-390.

⁵³ P. Hohenberg (1977); W. Reinhard (1990), p. 33.

⁵⁴ O. Ribeiro (1985), pp. 294-298; Godinho (1981-1983), IV, pp. 23-38.

século XX. A nova produção veio seguramente do ultramar. O milho pode ter sido trazido directamente de África pelos mercadores e exploradores marítimos portugueses, mas pode também ter vindo da América espanhola. A relação com o império não é, portanto, absolutamente segura e, mesmo que pudesse ser confirmada, é perfeitamente plausível supor que, se Portugal não se tivesse envolvido na expansão marítima, o milho poderia, mesmo assim, ter sido introduzido a partir da Espanha. Além da introdução do milho, a agricultura portuguesa não mudou muito com o novo quadro criado pela expansão ultramarina, na qual só parcialmente se integrou. A maior facilidade de importação de cereais, uma extensão moderada de culturas mercantis (vinho, azeite e frutas) e o emprego marginal de trabalho escravo não chegaram a reverter a mais tradicional de todas as ocupações. Contudo, não terá deixado de ser afectada pelos ciclos da respiração geral da economia, em boa parte gerados pelas flutuações dos fluxos coloniais.

Os efeitos dos impérios sobre a indústria estão, por sua parte, no centro da controvérsia acerca do papel que desempenharam no desenvolvimento económico da Europa⁵⁵ a longo prazo. Uma vez que a industrialização é geralmente considerada a alavanca do crescimento económico moderno, isto não é muito surpreendente. Embora Portugal não tenha desenvolvido uma economia perfeitamente industrializada até bem entrado o século XX, a indústria foi decerto mais afectada do que a agricultura pelo comércio colonial. Desde a fase inicial, certas actividades industriais forneceram o equipamento indispensável à expansão ultramarina. Por exemplo, o sistema de saque, conquista e comércio foi construído, em larga medida, pelo recurso aos canhões e às velas.

A maior parte das unidades manufactureiras de grandes dimensões estavam relacionadas com o esforço imperial. Nos armazéns reais criaram-se oficinas para o fabrico de canhões e de outras armas que garantiam o domínio militar aos Portugueses, e a construção naval, fornecedora das célebres caravelas, não era menos importante do que a artilharia. Embora existissem estaleiros em vários portos, as oficinas da Ribeira das Naus, em Lisboa, tornaram-se as mais importantes, particularmente depois da inauguração da rota do Cabo, porque fabricavam os navios de maior porte necessários ao comércio com o Oriente. A construção naval promoveu o crescimento de indústrias subsidiárias, como a fiação de cânhamo e o fabrico do velame, que se desenvolveram em diferentes partes do país. Finalmente, foram edificados grandes fornos para produção do biscoito que servia para a alimentação das tripulações e dos militares a bordo. Todas estas empresas manufactureiras foram iniciadas ou animadas pela expansão do império. No entanto, a inovação restringiu-se aos tipos de produtos fornecidos (por exemplo, algumas vari-

edades de navios e de têxteis), se bem que as grandes manufacturas régias possam ter promovido o desenvolvimento de modos de produção mais centralizados e o progresso de certas qualificações profissionais (especialmente na construção naval).

Alguns negociantes privados beneficiavam das encomendas feitas pelos reais estaleiros e pelo arsenal, para os quais trabalhavam como empreiteiros⁵⁶

No entanto, isto não alargou significativamente o potencial industrial do país. Parte das matérias-primas e dos produtos semimanufacturados (ferro, madeira para os mastros, alcatrão, cânhamo, têxteis) era importada e os melhoramentos nas técnicas de produção ficaram confinados a um conjunto limitado de grandes unidades, propriedade do Estado ou fortemente protegidas pelo Estado, não se transmitindo ao resto do sector industrial, no qual escasseavam as qualificações elementares.

Assim, durante muito tempo, os benefícios que as actividades industriais retiravam da expansão ultramarina limitavam-se às empresas e sectores que forneciam alguns dos produtos de base para a própria construção do império. A abertura de novos mercados e as novas oportunidades para a integração económica exerceram um impacto muito limitado no sector manufactureiro. Os sectores tradicionais, como a produção de sal, beneficiaram da integração em mercados mais vastos. Aumentaram as exportações porque a procura holandesa de sal era correspondida pela procura portuguesa de prata, da qual dependia vitalmente o comércio com a Ásia. No entanto, antes da consolidação do sistema comercial luso-brasileiro, os produtos manufacturados nacionais constituíam uma pequena parte das cargas dos navios portugueses que participavam no comércio de longa distância. Tecidos, armas e produtos metálicos, papel e pólvora em pequenas quantidades constituíam as mercadorias que se trocavam pelos produtos exóticos das colónias. Os artigos industriais nacionais tinham uma participação nos mercados ultramarinos inferior à das manufacturas estrangeiras reexportadas de Portugal. Os dividendos do império, particularmente os que provinham do transporte marítimo de produtos coloniais para os entrepostos europeus, forneciam à economia portuguesa os meios para importar essas manufacturas, quer para consumo interno, quer para a comercialização no império.

Chegou a sugerir-se que no Portugal da época moderna a indústria e o comércio funcionavam em contraciclo e que os surtos industriais só se verificavam durante as crises e depressões comerciais, quando as importações eram muito mais difíceis: em regra, os rendimentos do comércio de géneros tropicais e de metais preciosos tornavam supérflua uma política industrial⁵⁷.

⁵⁶ Sobre as manufacturas reais que forneciam equipamento às actividades imperiais, e especialmente sobre a construção e a indústria naval, v. L. F. Costa (1993, 1996 e 1997).

⁵⁷ Godinho (1950a).

Efectivamente, importantes tentativas de desenvolvimento industrial animadas pelo governo ocorreram nos finais do século XVII e novamente em 1770, no tempo de Pombal, quando a economia imperial estava em dificuldade⁵⁸.

Eram, porém, esforços mercantilistas impulsionados pelo Estado, cujo impacto global será difícil de avaliar. De qualquer forma, não se trata de um padrão geral: nos finais do século XVIII e no princípio do século XIX, a prosperidade comercial e o progresso industrial caminham a par⁵⁹.

Que parte desempenhou o império no desenvolvimento industrial deste último período? As exportações industriais eram quase integralmente enviadas para as colónias e só pequenas porções de pano de linho e artigos de couro se vendiam para Espanha e Itália. Na fase final do sistema colonial, o Brasil recebia 94% das exportações de produtos manufacturados portugueses. O significado da procura colonial variou conforme as indústrias. Entre as mais importantes exportações de manufacturas, citem-se as chitas estampadas e os panos de linho (que formavam em conjunto pouco menos de 60% do total). No princípio do século XIX, a estampagem de algodão — uma indústria nova, que se concentrava em algumas fábricas e grandes oficinas em redor de Lisboa — exportava uma parte substancial da sua produção (60% a 70%), ao passo que a manufactura de linho e de rendas, uma indústria puramente doméstica, que empregava grande parte da população das regiões do Noroeste e utilizava matérias-primas locais e importadas, carregava para o Brasil o equivalente a 15% a 30% da sua produção. Nesta altura, os mercados coloniais eram também importantes para outros ramos industriais: sedas, lanifícios, chapelaria e oficinas de produção de pregos e instrumentos agrícolas de ferro. Nos teares dispersos, nas oficinas e fábricas de Trás-os-Montes, assim como em Lisboa e no Porto, o fabrico de tecidos de seda constituía um sector industrial muito importante e os mercados coloniais desempenharam um papel significativo no seu desenvolvimento. Um papel que não foi tão importante para as vastas áreas proto-industriais dos lanifícios, porque estes só exportavam uma pequena fracção da sua produção, que era, no geral, vendida no país. Por outro lado, a chapelaria exportava uma parte considerável da sua produção para o Brasil, quer os artigos mais grosseiros, para serem usados pelos escravos e pelos trabalhadores (fornecidos pelas oficinas das aldeias e cidades do Noroeste, especialmente Braga e Porto) quer os chapéus mais finos, produzidos em Lisboa. Para outros ramos industriais importantes, no entanto, como os curtumes, cerâmica e vidraria, as colónias constituíam mercados com uma importância apenas marginal⁶⁰.

⁵⁸ Godinho (1970 e 1955); Macedo (1989), cap. 5.

⁵⁹ Pedreira (1988 e 1994), cap. I.

⁶⁰ Pedreira (1993), pp. 228-232, e (1994), pp. 278-306.

Não restam dúvidas de que a prosperidade colonial, gerada por uma nova expansão na procura europeia de algodão e açúcar e beneficiando da crise que assolou os outros impérios coloniais, foi uma força impulsionadora essencial para o desenvolvimento do sector manufactureiro na viragem para o século XIX. A exportação de artigos industriais tornou-se, assim, um dos ramos mais dinâmicos do comércio externo português, crescendo a um ritmo mais rápido do que as exportações em geral e aumentando para 35% a sua participação no conjunto das mercadorias enviadas para o Brasil. Este surto, nos finais do século XVIII, teve algumas consequências estruturais. Fundaram-se novas unidades produtivas. A localização geográfica das actividades industriais modificou-se e o litoral passou a ser preferido para a localização das empresas manufactureiras. Desenvolveu-se a indústria doméstica, assim como as pequenas oficinas. Introduziram-se algumas inovações técnicas e surgiu um novo negócio industrial (estampagem de algodão).

Porém, o crescimento industrial depressa deparou com obstáculos não só na economia portuguesa, mas no sistema do comércio propriamente dito. A verdadeira alavanca da prosperidade de que a economia mercantil portuguesa aproveitou foi a sua posição como entreposto entre as nações estrangeiras e o Brasil. Nos últimos tempos do império atlântico, entre 1796 e 1806, as manufacturas e os produtos alimentares nacionais representavam apenas 48% de todas as cargas enviadas para o Brasil, o que significava que as reexportações constituíam mais de metade do tráfico. As exportações para os países estrangeiros eram constituídas por 27% de produtos portugueses e 62,7% de brasileiros. A comercialização do açúcar, algodão, peles e tabaco brasileiros formava o ramo mais importante deste sistema de comércio. Por isso, era necessário aceitar em troca mercadorias estrangeiras (produtos alimentares, matérias-primas e artigos industriais). Deste modo, embora as manufacturas portuguesas tenham registado algum progresso, nunca desalojaram as grandes importações de têxteis da Europa e da Ásia, que preenchiam mais de metade das expedições de panos para o Brasil. Convém salientar que o desenvolvimento da indústria portuguesa na última fase do antigo sistema colonial não levou Portugal ao limiar da industrialização moderna. Portanto, o colapso desse sistema, apesar de grave, não pode ser considerado a causa da incapacidade do país para integrar o grupo dos primeiros países industrializados⁶¹.

CONCLUSÃO: LIMITAÇÕES E EXTRAVASAMENTOS

Não podem restar dúvidas de que o império transformou a economia e a sociedade portuguesas. As mudanças não afectaram todo o país da mesma

⁶¹ Pedreira (1993), pp. 251-252, e (1994), pp. 365-375.

forma. Algumas regiões não mantinham relações directas com o império e ficaram quase intocadas pela expansão ultramarina. No entanto, quanto às restantes, a vida económica transfigurou-se. A longo prazo, o império determinou algumas transformações absolutamente decisivas: por exemplo, os níveis de consumo público e familiar aumentaram certamente; edificou-se um Estado mais centralizado (um desenvolvimento que não estava isento de reverberações económicas); a mercantilização da economia acentuou-se; surgiram novos padrões de povoamento; Lisboa cresceu e fez-se uma grande cidade (mesmo à escala europeia); e desenvolveram-se algumas indústrias.

Na sua fase derradeira, o sistema colonial desempenhava seis funções principais para a economia portuguesa: (a) fornecia à metrópole produtos alimentares (açúcar, café e arroz) e matérias-primas (sobretudo peles, algodão, tinturaria e tabaco); (b) proporcionava à produção nacional (manufaturas, vinho, etc.) um acesso privilegiado aos mercados; (c) estimulava o comércio entre as próprias possessões, especialmente através do tráfico de escravos; (d) estabelecia a base de um vasto comércio de reexportação de produtos coloniais para os países estrangeiros e de mercadorias estrangeiras para o ultramar; (e) permitia a transferência de rendimentos e de fortunas privadas das colónias para o continente; (f) finalmente, gerava a maior parte das receitas da coroa (através da transferência de impostos das possessões e principalmente por meio das tarifas alfandegárias e dos monopólios comerciais).

Estas eram, de todos os pontos de vista, funções axiais e o colapso deste sistema significou um sério revés para a economia. Então Portugal suportou perdas consideráveis (maiores do que as que a Espanha sofreu na mesma conjuntura) e ficou privado do único mercado externo para os ramos mais dinâmicos do sector manufactureiro⁶².

Na divisão internacional do trabalho, Portugal viu-se desde então confinado ao papel de fornecedor de produtos alimentares e de matérias-primas, para os quais a procura internacional cresceria mais lentamente do que o comércio mundial. Durante muito tempo não se criaram oportunidades de especialização dentro do sector industrial, sempre mais dinâmico.

Por sua vez, o modelo económico gerado pelo monopólio imperial só pode ser explicitamente considerado pernicioso porque o império ruiu. Caso tivesse persistido, poderia ter-se revelado benéfico. Não significa isto que o império havia transportado a economia portuguesa ao limiar da industrialização moderna e que essa expectativa tenha sido bruscamente frustrada pelo colapso do sistema colonial. Significa apenas que este colapso colocou Portugal nunca situação muito pior para iniciar o desenvolvimento económico moderno.

456 ⁶² Pedreira (1993), pp. 248-249, e (1994), pp. 365-366; L. Prados de La Escosura (1988), p. 85.

Em todo o caso, o império revelou-se sempre muito limitado como motor de crescimento. Parte significativa das receitas geradas pela exploração colonial e pelo comércio de longa distância foi consumida na manutenção do próprio império. As despesas militares e administrativas foram sempre muito elevadas, tanto nas fortalezas e feitorias do império do Oriente (embora, ao contrário das avaliações mais pessimistas, o Estado da Índia registasse normalmente um excedente nas suas contas⁶³) como na dominação territorial do Brasil. A estrutura das despesas públicas (e até certo ponto também das despesas privadas) restringiu certamente os efeitos da empresa imperial sobre outros sectores (o que em linguagem económica costuma designar-se por *externalities*). Contudo, o modo como a coroa e os particulares gastavam os seus rendimentos era ditado pelas características específicas, estruturais e culturais, da sociedade portuguesa, que só em parte podem ser imputadas ao seu carácter imperial. E a ideia contrafactual de que os recursos teriam sido utilizados de maneira diferente e mais eficazmente se o império não existisse carece de demonstração.

Além do mais, uma grande proporção dos rendimentos produzidos pelo império colonial português nunca chegou a Portugal ou beneficiou outros países europeus. Convém não menosprezar a importância dos elementos crioulos e das trocas intercoloniais. Por exemplo, as feitorias da África oriental entraram na órbita da rede comercial indiana. À medida que o comércio intra-asiático adquiria um peso cada vez maior, quando comparado com o comércio na rota do Cabo, e que os mercadores particulares desempenhavam um papel crescente, o Estado da Índia, com o seu centro em Goa, conquistava uma autonomia considerável⁶⁴.

No Atlântico, os negociantes portugueses perderam gradualmente o controle do tráfico de escravos em proveito dos negreiros brasileiros e luso-africanos, que gozavam de condições económicas mais favoráveis (nomeadamente o acesso aos subprodutos do cultivo do açúcar e tabaco, com os quais compravam escravos na África ocidental)⁶⁵.

As relações internacionais de concorrência e cooperação não só afectaram a dimensão dos proveitos do império, como podiam até determinar o curso geral da sua história. A guerra desempenhou indubitavelmente um papel no aumento dos custos de transacção para a economia imperial portuguesa, mas, por vezes, alterou realmente o seu destino. No princípio do século XVI, os corsários franceses atacavam regularmente os navios portugueses na rota entre Lisboa e Antuérpia. Mais tarde, o assalto de britânicos

⁶³ Godinho (1982b), p. 346; A. T. Matos (1985); Subrahmanyam e Thomaz (1991), p. 317.

⁶⁴ Godinho (1978b); Wallerstein (1974), p. 343; Curtin (1984), pp. 142-143.

⁶⁵ J. C. Miller (1988), pp. 207-313 e 445-481; Verger (1970).

e holandeses precipitou a quebra do monopólio português da navegação na rota do Cabo e o declínio final do império do Oriente e restringiu também poderosamente o significado do comércio português na África ocidental. Por outro lado, as relações de cooperação possibilitaram a transferência pacífica de benefícios económicos (das *externalities*) do império português para outros países europeus. Desde os primeiros passos, hesitantes, mercadores e marinheiros italianos, flamengos e castelhanos participaram nos empreendimentos dos Portugueses e, se é certo que alguns se integraram plenamente na sociedade portuguesa, outros não foram assimilados. A navegação e comércio da rota do Cabo suscitou de imediato o interesse das grandes casas mercantis internacionais da época. Consórcios italianos e alemães destacaram-se no equipamento das frotas, na organização financeira das expedições e na comercialização de especiarias em Antuérpia. Quanto ao sector manufactureiro, os géneros tropicais e as matérias-primas tropicais provenientes das possessões portuguesas foram geralmente encaminhados para as fábricas e oficinas do Norte da Europa. No século XVI, o açúcar de São Tomé era embarcado para as refinarias de Antuérpia e Amsterdão⁶⁶.

Nos finais do século XVIII, o algodão brasileiro, muito mais do que a indústria portuguesa, que não chegava a arrancar, alimentava a produção europeia, e particularmente britânica, que estava em pleno desenvolvimento. Ao mesmo tempo, os negociantes e navios portugueses, empenhados como estavam no comércio ultramarino, em que gozavam da protecção que o sistema colonial lhes concedia, desempenhavam um papel menor no comércio directo com a Europa⁶⁷.

Portanto, de uma forma ou de outra, estrangeiros de vários origens beneficiaram dos empreendimentos imperiais dos Portugueses. Podem ter levado lucros e recursos, mas, por sua parte, forneceram capitais, competências e recursos que Portugal não possuía e que se revelaram essenciais para a construção do império. Poderia ter sido de outra maneira? Não era esta uma das condições fundamentais para a própria construção e persistência do império? O facto de um pequeno país, com meios muito restritos, ter podido erguer um império que abarcou o mundo inteiro talvez só possa ser explicado pela sua capacidade de cativar e mobilizar a energia de outros. Esta é a contradição inerente aos impérios, porque se destinam a afastar a concorrência externa, mas, com uma ou outra excepção, a sua própria subsistência torna inevitáveis os extravasamentos (o que os economistas designam por *spillovers*), isto é, a transmissão a outros de uma parte dos proveitos económicos.

⁶⁶ Wallerstein (1974), p. 121.

⁶⁷ Pedreira (1996), p. 369.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDRE, Valentim (1993), *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Porto.
- BAIROCH, Paul, BATOW, Jean, e CHÈVRE, P. (1988), *La population des villes européennes de 800 à 1850*, Genebra.
- BOYAJIAN, James C. (1983), *Portuguese Bankers in the Court of Spain (1626-1650)*, New Jersey.
- BOYAJIAN, James C. (1993), *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore.
- COSTA, Leonor Freire (1993), «A construção naval», in Joaquim Romero de Magalhães (coord.), *No Alvorecer da Modernidade*, vol. 3 de *História de Portugal* (direcção de José Mattoso), Lisboa.
- COSTA, Leonor Freire (1996), «Aspectos empresariais da construção naval no século XVI: o caso da Ribeira das Naus de Lisboa», in *Análise Social*, vol. XXXI (136-137).
- COSTA, Leonor Freire (1997), *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A Construção Naval no Século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais.
- CURTIN, Philip D. (1984), *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge.
- DE VRIES, Jan (1984), *European Urbanization 1500-1800*, Londres.
- DIFFIE, Bailey, e WINIUS, George (1977), *The Foundation of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1950), «Le Portugal, les flottes du sucres et les flottes de l'or (1670-1770)», in *Annales: Economies, sociétés, civilisations*, vol. 5.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1955), *Prix et monnaies au Portugal (1750-1850)*, Paris.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1962), *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1962a), «Les finances publiques et la structure de l'État portugais au XVI^e siècle», in *Revista de Economia*, vol. XIV (1).
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1970), «Portugal and her empire», in *The New Cambridge Modern History*, vol. VI, Cambridge.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1978), «Finanças públicas e estrutura do Estado», in *Ensaaios. II Sobre História de Portugal*, 2.^a ed., Lisboa.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1978a), «A rota do cabo da Boa Esperança: de Vasco da Gama ao começo do século XIX», in *Ensaaios. II Sobre História de Portugal*, 2.^a ed., Lisboa.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1978b), «Os Portugueses e o Oriente», in *Ensaaios. II Sobre História de Portugal*, 2.^a ed., Lisboa.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1978c), «1580 e a restauração», in *Ensaaios. II Sobre História de Portugal*, 2.^a ed., Lisboa.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1978d), «L'émigration portugaise (XV^e-XX^e siècles). Une constante structurale et les réponses aux changements du monde», in *Revista de História Económica e Social* (1).
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1982), «Reflexão sobre Portugal e os Portugueses na sua história», in *Revista de História Económica e Social* (10).
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1982a), *Les finances de l'État portugais des Indes orientales (1517-1635). Matériaux pour une étude structurale et conjoncturelle*, Paris.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1981-1983), *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2.^a ed., 4 vols., Lisboa.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1990), *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar (Séculos XIII-XVIII)*, Lisboa.
- HALL, John A. (1988), «States and societies: the miracle in comparative perspective», in J. Baechler, J. A. Hall e M. Mann (eds.), *Europe and the Rise of Capitalism*, Oxford.
- HALL, John A. (1994), *Coercion and Consent. Studies on the Modern State*, Cambridge.
- Hespanha, António Manuel (1991), *As Vésperas do Leviathan. Instituições e Poder Político. Portugal, Século XVII*, 2.^a ed., Coimbra.

- HOHENBERG, Paul (1977), «Maize in French agriculture», in *Journal of European Economic History* (6).
- JUSTINO, David (1988-89), *A Formação do Espaço Económico Nacional, 1810-1913*, 2 vols., Lisboa.
- LACH, Donald F. (1994), *Asia in the Making of Europe*, vol. 1, *The Century of Discovery*, livro 1, 2.^a ed., Chicago e Londres.
- LANE, Frederick C. (1966), *Venice and History*, Baltimore.
- MACEDO, Jorge Borges de (1963), *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa.
- MACEDO, Jorge Borges de (1989), *A Situação Económica no Tempo de Pombal*, 3.^a ed., Lisboa.
- MANN, Michael (1986), *The Sources of Social Power*, vol. 1, *A History of Power from the Beginning to A. D. 1760*, Cambridge.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (1987), *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Lisboa.
- MATOS, Artur Teodoro de (1985), «The financial situation of the State of India during the Philippine period, 1581-1635», in T. R. de Sousa (ed.), *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*, Nova Deli.
- MAURO, Frédéric (1956), «L'Atlantique portugais et les esclaves (1570-1670)», in *Revista da Faculdade de Letras*, 22 (2), Lisboa.
- MAURO, Frédéric (1983), *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au xvii^e siècle (1570-1670)*, Paris.
- MILLER, Joseph C. (1988), *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Londres.
- MORINEAU, Michel (1985), *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours de trésors américains d'après les gazettes hollandaises (xvi^e-xviii^e siècles)*, Cambridge e Nova Iorque.
- O'BRIEN, Patrick K. (1982), «European economic development: the contribution of the periphery», in *The Economic History Review*, vol. xxxv (1).
- O'BRIEN, Patrick K. (1991), «The foundations of European industrialization: from the perspective of the world», in *Journal of Historical Sociology*, vol. 4 (3).
- PEARSON, Michael N. (1976), *Merchants and Rulers in Gujarat: the Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, Berkeley.
- PEARSON, Michael N. (1987), «The Portuguese in India», in *The New Cambridge History of India*, vol. 1 (1), Cambridge.
- PEARSON, Michael N. (1991), «Merchants and states», in James D. Tracy (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge.
- PEDREIRA, Jorge M. (1988), «Industrialização e flutuações económicas: preços, mercados e inovação tecnológica. Apontamentos e reflexões sobre o caso português (1670-1890)», in *Estudos e Ensaios. Em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa.
- PEDREIRA, Jorge M. (1993), «La economía portuguesa y el fin del imperio luso-brasileño (1800-1860)», in Leandro Prados de la Escosura e Samuel Amaral (eds.), *La Independencia Americana: Consecuencias Económicas*, Madrid.
- PEDREIRA, Jorge M. (1994), *Estrutura Industrial e Mercado Colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*, Lisboa.
- PEDREIRA, Jorge M. (1995), *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo. Diferenciação, Reprodução e Identificação de Um Grupo Social*, Lisboa.
- PEDREIRA, Jorge M. (1996), «Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa», in *Análise Social*, vol. xxxi (136-137).
- PEDREIRA, Jorge M. (1998), «O sistema das trocas», in Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri (dir.), *História da Expansão Portuguesa*, vol. 4, Lisboa, 1998.
- PHILIPS, Carla Rahn (1990), «The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750», in James D. Tracy (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge.
- PINTO, Virgílio Noya (1979), *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português (Uma Contribuição aos Estudos da Economia Atlântica no Século XVIII)*, 2.^a ed., São Paulo.

- POHL, Hans (ed.) (1990), *The European Discovery of the World and its Economic Effects on the Pre-Industrial Society, 1500-1800*, Estugarda.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1988), *De Imperio a Nación. Crecimiento y Atraso Económico en España (1780-1930)*, Madrid.
- RIBEIRO, Orlando (1985), «Milho», in *Dicionário de História de Portugal* (direcção de Joel Serrão), 2.^a ed., vol. IV, Porto.
- RODRIGUES, Teresa (1993), «As estruturas populacionais», in Joaquim Romero de Magalhães (coord.), *No Alvorecer da Modernidade*, vol. 3 de *História de Portugal* (direcção de José Mattoso), Lisboa.
- REINARD, Wolfgang (1990), «The European discovery of the world and its economic effects on the pre-industrial society, 1500-1800. The West: economic change in the Atlantic triangle», in Hans Pohl (ed.) *The European Discovery of the World and its Economic Effects on the Pre-Industrial Society, 1500-1800*, Estugarda.
- SILVA, Jorge Gentil da (1956), *La stratégie des affaires à Lisboane entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Évora e Veiga*, Paris.
- SMITH, Alan K. (1991), *Creating a World Economy. Merchant Capital, Colonialism and World Trade, 1400-1825*, Oxford.
- SMITH, Carol A. (1982), «Modern and pre-modern urban primacy», in *Comparative Urban Research* (11).
- STEENSGAARD, Niels (1973), *Carracks, Caravans and Companies: the Structural Crisis in the European-Asian Trade of the Early Seventeenth Century*, Copenhagen.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay (1985), «Staying on: the Portuguese of Southern Coromandel in the late seventeenth century», in *Indian Economic and Social History Review*, 22.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay, e THOMAZ, Luiz Filipe (1991), «Evolution of empire: the Portuguese in the Indian ocean during the sixteenth century», in James D. Tracy (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge.
- SUBTIL, José (1993), «A administração central da coroa», in Joaquim Romero de Magalhães (coord.), *No Alvorecer da Modernidade*, vol. 3 de *História de Portugal* (direcção de José Mattoso), Lisboa.
- TILLY, Charles (1992), *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1992*, Oxford.
- THOMAZ, Fernando (1988), «As finanças do Estado pombalino, 1762-1777», in *Estudos e Ensaios. Em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa.
- VERGER, Pierre (1970), *Bahia and the West African Trade, 1549-1851*, Ibadan.
- WALLERSTEIN, Immanuel (1974-89), *The Modern World-System*, 3 vols., Nova Iorque.
- WALLERSTEIN, Immanuel (1983), «European economic development: a comment on O'Brien», in *The Economic History Review*, vol. XXVI (4).