

14-590
Portugal, as Frotas do
Açúcar e as Frotas
do Ouro (1670-1770)⁽¹⁾

VITORINO DE MAGALHÃES GODINHO

Se há novidade geográfica no mundo moderno, é a do mundo atlântico. Os seus principais alicerces foram edificados num século e cerca de 1520; sobre eles se começou a erguer a construção, ainda incompleta e totalmente nova, mas já bem sólida no fim do século XVII.

Durante milénios, o Oceano constituiu uma barreira quase invencível. Podem compreender-se as civilizações americanas sem

Reprodução, devidamente autorizada pelo Autor, de artigo publicado na excelente revista portuguesa Vértice (n.ºs 92-93-94, de abril, maio e junho de 1951) e na revista francesa Annales, Economies, Sociétés, Civilisations (janeiro-março de 1951). As páginas que se seguem, transcritas de uma conferência proferida na École des Hautes-Études, em 2 de junho de 1949, refundida de acordo com investigações ulteriores, constituem apenas um esboço de um estudo mais pormenorizado, no qual se encontram todas as referências bibliográficas e documentais que tiveram de ser omitidas para não ultrapassar o âmbito de um artigo (E. Simões de Paula).

(1) Reprodução, devidamente autorizada pelo

Autor, de artigo publicado na excelente revista portuguesa Vértice (n.ºs 92-93-94, de abril, maio e junho de 1951) e na revista francesa Annales, Economies, Sociétés, Civilisations (janeiro-março de 1951). As páginas que se seguem, transcritas de uma conferência proferida na École des Hautes-Études, em 2 de junho de 1949, refundida de acordo com investigações ulteriores, constituem apenas um esboço de um estudo mais pormenorizado, no qual se encontram todas as referências bibliográficas e documentais que tiveram de ser omitidas para não ultrapassar o âmbito de um artigo (E. Simões de Paula).

necessidade de considerar as europeias — e reciprocamente, é impossível compreender as civilizações europeias sem as civilizações asiáticas; bem como não é possível perceber as civilizações africanas sem pensar nas suas relações com a Europa e o mundo asiático. Nem se negará que as civilizações do continente americano tenham estado ligadas, através do Pacífico, com as civilizações do mundo extremo-oriental: contactos, migrações existiram sempre, com efeito, entre estas duas partes do Mundo; os bens culturais, de resto, passaram sobretudo no sentido Ásia-América. — Assim, todo o Mundo formava então, segundo a expressão de Monod, uma banda contínua, mas esta banda era cortada pelo Atlântico.

Mas, eis que nos séculos XIV e XV começa uma extraordinária aventura: descoberta do Oceano; criação das rotas oceânicas; nascimento do mundo atlântico. As causas? Em geral, explica-se este abrir caminho por Oeste pelos problemas mediterrâneos, problemas ligados às condições dos mercados do Mediterrâneo oriental: problema da seda, problema das especiarias, problema do desvio para o Poente dos capitais italianos (genoveses e florentinos), capitais que a progressão turca e o quase monopólio veneziano tornavam inativos no Levante. — (Em minha opinião o surto atlântico explica-se, antes,

pelas condições particulares dos próprios países atlânticos).

Numa palavra, as viagens das descobertas e os primeiros estabelecimentos nas ilhas atlânticas e ao longo das costas africanas parecem ter sido a consequência de um conjunto de forças que distribuímos por quatro rubricas.

Primeira. e já bem conhecida, é a procura do ouro pela via marítima, imposta pela carência dos metais preciosos e a queda das rendas senhoriais. — Depois, vem a necessidade de mão-de-obra, e, mais precisamente de escravos para plantações de cana e engenhos de açúcar que se ensaiam, mesmo em Portugal, desde o começo do século XV. — Há que julgar ainda o alargamento progressivo e voluntarioso das áreas das pescarias, sobretudo a pesca marítima da economia portuguesa da Idade Média. Muitas vezes os pescadores toram os dilatados e conquistados rotas, mais tarde "descobertas", por pretensos "descobridores".

Para compreender a exploração da Terra Nova e do Labrador, devemos pensar mais no bacalhau e menos nos nomes e nas nacionalidades dos capitães dos navios. A pesca marítima liga-se a caça à foca cujas peles eram matéria-prima para a indústria do calçado: se no século XIV e no princípio do XV tanto se frequentou as Canárias, não teria sido por causa destas peles? Finalmente, e, se quisermos, em quarto lugar, não se devem esquecer as exigências das indústrias têxteis em cores de tinturaria e outros produtos tal como a goma, usada no preparo da seda. Nos arquipélagos atlânticos setentrionais as culturas que se desenvolvem são as de sangue de dragão, da urzela e, em breve (no século XVII) do pastel.

Para dar um exemplo que mostrará de maneira evidente como foi essencial o papel desempenhado pelas necessidades da tinturaria nos primeiros contactos com o Novo Mundo, bastará lembrar, fato impressionante, que a Terra de Santa Cruz se tornou o Brasil, ou, "brasil" é o nome de uma madeira amarela sem tinturaria para tingir de vermelho. E durante as primeiras décadas

do século XVI, o pau-brasil será a mercadoria mais procurada da América do Sul. Mas igualmente, na América Central, há o pau de campeche do Yucatan; há o índigo que se encontra no Dar'a, no Marrocos saariano, e que fez fortemente progredir as relações económicas entre os mercados europeus e marroquinos.

O açúcar, enfim, parte também à conquista dos novos mundos. Cedo instalado na Madeira, esta ilha, que produzia 6.000 arrobas em 1454, experimenta já no fim do século XV um extraordinário desenvolvimento açucareiro: 120.000 arrobas, é um mínimo para a exportação desta época. Rapidamente, cerca de 1505-1510, a produção açucareira da Madeira mantém-se ao nível das 200.000 arrobas anuais; dez anos depois, atinge as 300.000. Da Madeira, o açúcar conquistou os Açores e São Tomé; cerca do fim do século XV está nas Canárias; em breve chega ao Brasil e às pequenas Antilhas. A gênese do mundo atlântico está pois, em grande parte, ligada àquilo a que Fernand Braudel chama muito apropriadamente a dinâmica do açúcar.

Será possível traçar mapas do crescimento deste mundo atlântico? Sem dúvida, apesar de não se ter ainda pensado nisso, ou, pelo menos, de não se terem desenvolvido esforços nesse sentido. Manter-nos-emos no esboço dos contornos gerais e de algumas áreas vitais, sublinhando dois ou três caracteres deste conjunto no fim do século XVI e durante os primeiros três quartos do século XVII.

Parece ter havido no Atlântico — e foi ainda Fernand Braudel que chamou a atenção para este ponto — uma necessidade de ir umas vezes do Norte para o Sul, outras de Leste para Oeste; este cruzamento, esta sobreposição de rotas segundo os meridianos e os paralelos, desenharia a trama da rede atlântica. Nada que se pareça com isto no Oceano Índico: o seu semicírculo meridional (com a curva virada para o Norte) é antes um *tanzenroft*, um deserto líquido. Mas do Atlântico quase se poderia dizer que é, numa outra escala, um Mediterrâneo às avessas — o eixo dos meridianos no lugar de

eixo dos paralelos e reciprocamente. E uma outra observação se impõe, talvez ainda mais fecunda: é necessário distinguir entre as rotas primárias que atravessam o Oceano Trazendo para o Europa os produtos das Américas — e as rotas de redistribuição que levam estes produtos ao Mediterrâneo, ou ao mar do Norte e ao Báltico.

Exemplo: os *galions* e as *flotas* espanholas levam a Sevilha, mais tarde a Cadiz, algumas vezes a Corruña, a prata do México e do Peru, cochonilha e o pau de campeche da América Central. No fim desta rota primária da prata e dos corantes, as fragatas holandesas e francesas vêm carregar o metal amoldável a fim de alimentar os portos atlânticos da França e da Holanda. Uma outra rota de redistribuição, igualmente marítima, vai para Gênova enquanto que uma via terrestre faz entrar também em França a prata. No que diz respeito à navegação holandesa, a rota de redistribuição da prata coincide com a do sal (da Andaluzia e de Setbal) uma das mais importantes da economia mundial no século XVII.

Do Brasil e de São Tomé a Lisboa, outras rotas primárias vivem sobretudo do tráfico do açúcar; do entreposto do Tejo os navios partem carregados desta mercadoria para Marselha e Gênova por um lado, para La Rochelle, Nantes, Rádó, Londres, Amsterdão e Hamburgo, por outro; pelos caminhos de terra é abastecida a Espanha. As rotas dos escravos ligam as costas da Guiné e de Angola ao Brasil ou às Índias de Castela; no sentido inverso são sobretudo o tabaco e as *plistas* que viajam. A rota do ouro, cuja partida é na Costa de Mina, no Golfo da Guiné, está nas mãos dos ingleses e dos holandeses; a partir de 1638 os portugueses deixam de ter o seu quinhão na par-tida.

O Atlântico setentrional mostra-se muito menos rico, aqui o verdadeiro motor é a pesca: à baleia entre a Islândia e a Groenlândia firmemente mantida pelos holandeses; do bacalhau perto da Terra Nova onde se assiste à concorrência inglesa, holandesa, francesa e biscaína, tendo sido batidos os portugueses no fim do século XVI e princípios do

XVII; grande tráfico era este, pois o bacalhau se tornou elemento indispensável na alimentação das massas na Península Ibérica e no Mediterrâneo.

Mas esta história do bacalhau, como de resto o tráfico dos negros, encorados do ponto de vista da geografia da circulação e do mecanismo das trocas, ligam-se em parte ao sistema das navegações triangulares. Navios partidos de Lisboa ou de Nantes ou de um porto inglês vão carregar escravos no litoral do Continente negro, transportam-nos ao Brasil ou às Antilhas e voltam finalmente ao porto de partida cheios de açúcar, tabaco ou prata. Navios de Viana ou do Porto vão a São Tomé carregar açúcar para o vender aos Países Baixos voltando ao porto de origem carregados de panos de algodão.

Assim — Atlântico, terra já a sua vida própria. Nem sempre assim tinha sido, porque vastos espaços apenas haviam sido explorados como portas que se tentava abrir para o mundo asiático. As linhas de navegação mais longas, desenvolvidas na direção dos meridianos, são ainda aquelas que, pelo Cabo, ligam as Índias Orientais a Lisboa, a Amsterdão, Londres e Lorient, pois os extremos sul dos continentes africano e americano apresentavam então um interesse econômico muito reduzido. Mas mesmo sobre esta longa rota a importância do mundo atlântico faz-se sentir: os barcos portugueses de regresso de Goa ou Macau fazem escala na Bahia onde completam a carga com mercadorias brasileiras ou moedas de prata espanholas, vendendo simultaneamente mercadorias orientais. Os navios franceses fazem muitas vezes o mesmo, mais pela atração do contrabando que por necessidade da viagem.

A economia portuguesa do século XVII participa profundamente deste conjunto econômico atlântico. O tráfico com as Índias Orientais torna-se muito anemaciado em consequência da vitoriosa concorrência dos holandeses, ingleses e franceses. Depois da derrocada da primeira companhia (1628-1633), o pensamento econômico deixa mesmo de se preocupar com o assunto. Mas Portugal, ou antes, a sua superestrutura de grandes

ciades, da nobreza e do Estado, continua a alimentar-se das relações marítimas, agora no quadro do Atlântico.

O açúcar do Brasil desempenha importante papel de primeira plano neste conjunto econômico. Entre 1610 e 1620 só a exportação para Lisboa foi de 700 a 750.000 arrobas anuais. A produção brasileira atinge 1.400.000 arrobas em 1615 e não sofre baixa antes de 1670. Além disso, deve-se ter em conta o açúcar da Madeira e São Tomé que em conjunto orça por 200.000 a 300.000 arrobas. Foi considerando o papel de açúcar que um historiador português, Luís de Azevedo, chamou "ciclo do açúcar" a história econômica portuguesa durante o século XVII. De um certo ponto de vista, tem razão, mas esta ideia de ciclos dominados cada um por um produto não deixa uma imagem demasiado esquemática: demasiado simplista, porque o açúcar do Brasil não explica tudo, como também o ouro do Brasil não explica tudo durante o século XVIII.

Além do açúcar, o Brasil fornece tabaco, cujo papel não é, de longe, inferior ao da quele. Então, poderemos considerar um ciclo de açúcar e tabaco? — É uma correção insuficiente, porque há também o pau-brasil, esse pau-brasil que constitui uma parte muito importante dos carregamentos que chegam aos portos de Lisboa, Porto e Viana vindos dos portos brasileiros. — E o século XVII português também se não compreende sem o sal de Setúbal: foi com o sal

que o século XVII era ainda, apesar do decréscimo dos carregamentos providos do México e do Peru, um século de prata, de metal branco. E que este metal branco era a Espanha que o recebia das Índias Ocidentais.

O ouro da Mina tinha completamente desaparecido da economia portuguesa. Então, como é que os portugueses conseguem os metais preciosos indispensáveis à circulação monetária? Problema que nunca foi posto. Ora é essencial resolvê-lo se quisermos abarcar bem a essência da economia portuguesa do século XVII. Pois bem: os portugueses conseguiram a prata em Espanha. Mas como? Por duas vias: uma terrestre — exportação do açúcar, tabaco e pau-brasil para a Espanha, recebendo em troca moedas de prata espanholas, as piastras; a outra, marítima ligando Lisboa a Sevilha e outros portos holandeses — por vezes enormes frota — chegavam geralmente em lastro a Setúbal para carregar sal. Ao mesmo tempo alguns navios de guerra iam a Sevilha, comprando outra frota holandesa que arrendavam a mercadorias do Norte contra pagamento em prata; depois disso vinham a Setúbal e a Lisboa onde efetuavam os pagamentos em metal branco, e não em contravenda de mercadorias.

Por consequência, foram estas duas vias que forneceram aos portugueses as moedas indispensáveis ao seu comércio. Os espanhóis, num dado momento, chegaram a dizer: "Mas é com o nosso dinheiro que os portugueses nos fazem a guerra!" — E era verdade.

Nos meados do século XVII, os holandeses, expulsos do Nordeste do Brasil onde se queriam assenhorear do açúcar, do tabaco e do gengibre, transplantaram as técnicas brasisleiras para as Pequenas Antilhas. Os franceses e ingleses, também estabelecidos neste pequeno mundo da pirataria, com uma produção fracamente hierarquizada que suas pequenas explorações apenas se entregam à cultura do anil e de alguns gêneros alimentícios, igualmente aproveitam desta transplantação de técnicas. Estas, de resto, têm fim do século XVII e princípios do XVIII

TRABALHO

melhoradas e aperfeiçoadas, chegaram ao México, onde por outro lado, já tinham aparecido pela via terrestre — pelo Peru.

Não nos devemos admirar de que a implantação desta nova economia do açúcar e do tabaco no Mediterrâneo americano — de 1650 e 1670 — e a política econômica de Colbert, tenham tido consequências econômicas desastrosas para o comércio atlântico português. Os produtos portugueses vêm-se expulso dos mercados franceses, ingleses e holandeses. É verdade que ingleses, franceses e holandeses ainda carregam açúcar e tabaco em Lisboa, mas é para os venderem noutras partes: os seus mercados nacionais propriamente ditos estão perdidos para os portugueses. E é cerca de 1670 que esta falta — começa a fazer sentir em Lisboa. As existências acumulam-se nos armazéns — os produtores não se vendem, vende-se por preço inferior ao do custo, e não só isso, mas também queda dos preços porque a oferta aumenta muito mais rapidamente que a procura.

Velamos o açúcar: em 1650 a arroba vendia-se, em Lisboa, a 3.800 réis; em 1659 primeira descida, 3.600 réis; em 1668, 2.400 réis e, portanto, uma baixa de 33% em 9 anos. E 20 anos mais tarde a arroba valerá 1.300 ou 1.400 réis, baixa, desta vez, de 41% (mas o ritmo é já mais lento).

Passemos ao tabaco: em 1650, o preço, em Lisboa, era de 260 réis o arrábel; em 1668 tinha descido para 200 réis e em 1688 caíra para 70 réis, ou seja, uma descida de 65% em 20 anos, mais forte do que a do açúcar.

Ainda mais inquietante foi a quebra nos preços do cravo: em 1698 vendia-se, em Lisboa, o quintal a 18.000 réis e 20 anos mais tarde apenas 5.000; neste lapso de tempo o preço desceu 72%.

Surge aqui um problema: as investidas de Beveridge, de Hamilton, de Meuret, provam que, a partir de 1620-1640 até 1680, os preços desceram em toda a parte de maneira firme e contínua. A história dos preços portugueses seria apenas mais um caso deste movimento geral de longa duração no sentido descendente: entra-

1659-1663	7.200 réis
1664-1668	7.840 "
1669-1673	6.280 "
1674-1678	6.960 "
1679-1683	7.680 "
1684-1688	7.680 "

De resto, pode-se estabelecer que os preços da produção portuguesa não diminuíram, e há mesmo a registar uma alta nalguns deles, nomeadamente no dos escravos. Porque o desenvolvimento das culturas das Antilhas torna mais dura a concorrência para a compra dos Negros nas costas africanas. (2)

Ao mesmo tempo, o abastecimento em prata sofre uma nova crise. A primeira situação se cerca de 1625-1630, a segunda produz-se, precisamente, cerca de 1670-1680. E não é apenas a afluência do metal branco a Sevilha que diminui — mas, ainda, o fato de o comércio holandês se desenvolver noutras direcções que não Setúbal e Lisboa. Assim essa corrente de prata que de Sevilha corria para Lisboa é em parte desviada, em parte diminui porque a fonte quase seca.

E eis que esta crise é, simultaneamente, (2) No gofó da Guiné, os holandeses perseguem vitoriosamente os portugueses: em Angola o litoral está esgotado de homens e a caça ao escravo no interior faz subir o seu preço. Os lucros portugueses são operados por este movimento de tenaz produzido pela baixa dos preços nas vendas, devida a concorrência das Antilhas, e pela alta ou, pelo menos, a manutenção das despesas, devida ou à concorrência nos mercados de escravos ou ao número excessivo dos produtores em face das possibilidades de colocação, de que resultou subir o custo da madeira, dos bois de trabalho, das caldeiras etc. Donde, disjunção nos preços, empolgados por dois movimentos contraditórios.

uma crise de açúcar, do tabaco e da prata. E que o governo português vai tentar por lhe cobro. Mas como?

É extraordinário que, até aqui, os historiadores portugueses tenham falado de uma política colbertiana em Portugal no fim do século XVII, sem nunca lhe terem procurado as razões. Pessoalmente julgo que esta política de desenvolvimento manufatureiro se explicita precisamente pela crise, há de resto textos que explicitamente o declaram (3). Quer dizer que os portugueses tiveram a fita de consciência de uma crise comercial e da necessidade de um desenvolvimento manufatureiro para a remediar. Com efeito, se as trocas com a França se faziam em açúcar, tabaco, lã de Espanha e pau-brasil, e se os franceses deixavam de querer comprar essas mercadorias, os portugueses (que continuavam a comprar as sedas, os panos, as fitas, as aguardentes e os outros produtos de França que necessitavam) viam-se na obrigação de escolher entre três soluções: pagar estas mercadorias em numeração; desenvolver outros comércios graças aos quais pudessem continuar a comprá-los; empreender ~~na sua própria~~ a produção dos artigos que até aí importavam. Ora, neste momento era impossível encontrar novos tráficos; a segunda solução estava pois afastada. Havia uma crise das chegadas de metal branco; não se podia, pois, desenvolver as exportações de moeda. Restava apenas uma solução: o desenvolvimento manufatureiro. Os textos são claros; os homens de estados portugueses viram bem a situação e os meios de resolver as dificuldades.

(3) Eis, por exemplo, uma carta do cônsul francês em Lisboa (27 de julho de 1671) que diz: "Soube há pouco que os portugueses, alarmados por causa dos novos impostos que lançamos sobre o açúcar, pensam, com mais decisão do que nunca, not mais do estabelecer em Portugal fábricas de fitas de seda e da maior parte das outras mercadorias que importam de França, é que Duarte Ribeiro tem ordens para lhes conseguir e enviar ainda mais operários de toda a espécie de manufaturas". E há muitos outros textos no mesmo sentido.

Outro reparo que nunca foi formulado: uma das obras essenciais do pensamento económico português no século XVII, a *Introdução das Artes e Offícios no Reino*, foi escrito por Duarte Ribeiro de Macedo que era embaixador em Paris. Alimentado do pensamento colbertiano, conhecia perfeitamente a política colonial etc. Nesta memória (datada precisamente de 1675) invoca o exemplo da França. A crise havia-se declarado em 1670; em 1671 já se tinha compreendido o seu caráter e as soluções que se lhe deviam opor; em 1675 a obra teórica está concluída e, precisamente, por Ribeiro de Macedo.

Vai-se, pois, tentar estabelecer em Portugal várias fábricas, como se dizia na linguagem do tempo, o que queria dizer que se fariam vir para Lisboa operários franceses e será precisamente Ribeiro de Macedo que os embarcará no Havre em barcos hollandeses e ingleses, algumas vezes mesmo em barcos franceses, com destino a Portugal. Estas manufaturas que se instalavam fazem concorrência às francesas. Eis uma das razões que explicam o desenvolvimento do comércio inglês em Portugal e o declínio do francês: a economia portuguesa torna-se concorrente da economia francesa, e não da inglesa.

Como a crise mostra também um aspecto monetário, devemos nos interrogar sobre esta política manufatureira não será solidária de uma política monetária. Ora, esta foi modificada o valor das moedas, aumentado 20% o valor nominal e deixando o nível o seu valor real, o valor intrínseco, que este é sempre o meio de chamar moedas de outros países. Já que havia um crescimento das chegadas de moedas provenientes de Espanha, esta revalorização nominal vai permitir, uma vez mais, operar a absolutamente indispensável sangria do dinheirinho espanhol. Como foi encarada esta operação pela opinião da época? Em Lisboa, os franceses não a compreenderam; julgaram que

o governo português estava louco. Um ano depois verificam que há abundância de moedas no mercado de Lisboa. Assim, em 1688, há impossibilidade de efetuar pagamentos, em 1689 o numerário circular normalmente naquela cidade — portanto a operação fora feita, pelo menos até um certo ponto — pois tal medida só poderia ter um valor de ocasião. Com efeito, rapidamente os outros países tomam análogos medidas, elevando as peças para remediar esta desvalorização da moeda de ora em diante é necessário encetar outras soluções. Quais?

Eis outro fato que, aparentemente, nada tem a ver com o que dissemos, pelo menos a acreditar nos historiadores portugueses que se ocuparam do assunto. Em 1685 fundase uma sociedade por ações para fazer o negócio dos negros nas costas da Guiné. Que ligação tem sido com o nosso objeto? E se o fim desta criação fosse precisamente conseguir piastras espanholas? Tudo, então, se explicaria e chegaríamos a um conjunto coerente, porque esta companhia obtém o privilégio da exportação dos negros para as Índias Espanholas. O *asiento* esteve nas mãos dos portugueses antes que os ingleses os expulsassem deste honroso comércio. Temos a prova no fato de os navios da Companhia de Cacheu chegarem a Lisboa com piastras; partidos para a Guiné para comprar negros, estes navios transportam-nos para os vender nas Índias Espanholas contra piastras, porque a Companhia tem o privilégio, concedido pelo rei de Espanha, de importar diretamente piastras das Índias Espanholas para Lisboa. A formação desta Companhia integra-se assim no conjunto coerente das soluções da crise.

Outros aspectos desta política são mais conhecidos; não nos deteremos neles. Por exemplo: as pragmáticas, mais proibições de importação que luta contra o luxo do estuário; proíbe-se a entrada nos portos portugueses de fitas, tecidos de seda, ouro, prata e de todos os panos de luxo: é a necessidade de reduzir as importações que

a isso obriga, visto a balança comercial se encontrar muito deficitária (4).

Buscamos esta política industrial sobre uma derrocada. O conde da Ericeira, sob o signo do qual ela tem sido sempre colocada, suicidase em 1692. O marquês de Erasteira — na verdade o primeiro promotor de uma política coerente de construções navais, por um lado, e de estabelecimento de oficinas, por outro — o marquês de Fronteira, de quem nunca se fala, continua a ser um dos *Vedores da Fazenda*, mas a sua influência apaga-se. O leme passa para outras mãos que o fazem rodar de maneira a tomar rotas diferentes.

Neste ponto não é certamente o tratado de Methuen, tão discutido pela posteridade, que deve ser posto em causa. O tratado de Methuen regista, sobretudo, uma situação de fato; já antes de 1703 o contrabando inglês introduzia em grande quantidade os panos ingleses que eram proibidos; situação de que os holandeses se aproveitavam para fazer o mesmo. E o comércio do vinho do Porto tinha-se desenvolvido antes de 1703. Ora, o tratado de Methuen estipula duas coisas simples: Portugal concede autorização para a entrada dos panos ingleses — legalização de uma situação de fato — e a Inglaterra concede um direito preferencial aos vinhos portugueses em face dos franceses, outra consagração de uma situação de fato, porque os vinhos portugueses apenas pagavam metade do que pagavam os vinhos franceses, e até cerca de 1770 sempre pagavam metade em vez dos dois terços que o tratado admitia. Contudo, defendamo-nos de desprezar a importância desta legalização do contrabando, os números desmentem-nos. Mas quando se explica o tratado por

(4) Em 1675, Macedo avaliava, desta maneira, o estado da balança comercial: um terço das importações pago em espécies. Uma tal situação agrava-se progressivamente, em detrimento de Portugal, durante a primeira metade do século XVIII.

uma situação de fato, apenas se destacou o problema porque, no fundo, o que importa é explicar a evolução económica de que decorre e que ele põe a claro. Fica, pois, por explicar esta mudança, porque, se o tratado de Methuen não inovou, em todo o caso consagrou uma inovação de fato, isto é, a paragem do desenvolvimento manufatureiro. Põe-se de lado a política desenhada a partir de 1670. Por quê? E esta a âncora da política e até hoje ainda não foi explicado.

Três condições sucessivas fizeram mudar a corrente de direção.

Em primeiro lugar, em 1690 a crise comercial está em vias de se extinguir. Os stocks foram vendidos, os preços sobem, pressente-se que os consumos do açúcar e do tabaco aumentaram muito, pois o comércio português não conquista novos mercados, — são os mesmos, mas daquela data em diante compram mais, não deixando que as mercadorias encham os armazéns e aí apodreçam. Por outro lado, é a vez da Holanda sofrer grandes dificuldades de que os portugueses se aproveitam admiravelmente: os seus tráfegos com as Índias Orientais de novo criam tal alento que invadem os mercados donde se afastam os concorrentes. Os anos de 1690 a 1705 foram de incontestável incremento e prosperidade mercantil para Portugal. Ora, sendo a política industrial uma resposta à crise comercial, uma vez esta passada, a primeira perda a sua razão de ser

Um tal incremento comercial, juntando-se à revolução agrícola de que vamos falar, pôs em cena novas forças sociais e políticas.

Desde a alta Idade Média, principalmente a partir do século XI, nas margens do Douro os homens plantaram vinhas cujo alargamento sobre as encarpas não mais cessou de se afirmar. Contudo, foi apenas no século XVII que se obteve e desenvolveu essa especialidade que hoje se chama o "vinho do Porto". Os ingleses vão com prai cada vez mais deste vinho cujo gosto é princípio, acharam bastante mau, mas que

depois passaram a apreciar: esta preferência não iria no sentido da sua guerra comercial com a França?⁽⁵⁾

Mas não é apenas o recém-vindo vinho do Porto que toma força económica — e politicamente. A viticultura espanhola rapidamente em Portugal. Os navios ingleses com destino à América fazem escala na Madeira para carregar o Malvasia. Se nos lembrarmos do lugar que ocupam nos carregamentos destinados ao Ocidente os vinhos das Canárias e dos Açores e o dos vinhos franceses, uma coisa se torna nítida: o enorme surto da produção e do comércio dos vinhos durante o último quarto do século XVII e os princípios do XVIII, em ligação com os progressos dos mercados das Américas.

Ora, o Portugal de então compra ainda vinhos e aguardentes no estrangeiro, vindos, sobretudo, de Bordéus e da Catalunha. Os vinhos e as aguardentes francesas são apreciados como de melhor qualidade que os produtos portugueses. Os produtores e os comerciantes portugueses trabalham pois num mercado de concorrência, onde estão num pé de inferioridade. Na altura própria surge um outro tipo de governo.

Quem são os ministros em 1703? É o duque de Cadaval, presidente do Conselho de Justiça e talvez o ministro mais importante: um grande proprietário agrícola. É também o marquês de Alegrete, presidente do Conselho de Finanças — também grande proprietário. Mas que cultivam elas nas suas propriedades? Vinho. A sua subida ao poder acompanha precisamente no fim do século XVII, a morte do conde de Ericeira, promotor do desenvolvimento manufatureiro e o apagamento do marquês de Fronteira, outro promotor deste desenvolvimento naval e manufatureiro. Os "industriais" cedem o lugar aos grandes senhores da vinha.

Com muito mais importância que o tra-

- (5) Para a Holanda e para Hamburgo também se exportarão garrafas de Vinho do Porto: contudo, estes mercados permaneceram idênticamente mais modestos.

rado de Methuen em 1703, uma série de leis proíbe a importação dos vinhos e aguardentes estrangeiros em Portugal: o que vibra um rude golpe no comércio francês; esta medida foi tomada, precisamente, pelo duque de Cadaval e o marquês de Alegrete, quer dizer os dois grandes proprietários de vinhas, porque tinham dificuldades em colocar os seus vinhos em virtude da concorrência francesa. O ciclo dos proprietários das vinhas vai começar.

Ao mesmo tempo, o ouro do Brasil torna-se, cada vez mais, uma tentação. Em contrapartida a cultura açucareira vai diminuir no Brasil, porque a mão-de-obra é desviada para as minas e porque o ouro é mais rendoso — o que, de resto, não passa de uma mitragem, de um mito, mas os mitos exercem uma influência que se não pode desprezar nas atitudes coletivas: os homens julgam que o ouro rende mais do que o açúcar; embora na realidade não seja exato, isso basta para os desviar do açúcar para o metal loiro. Graças às moedas de ouro, podem conseguir-se no estrangeiro as mercadorias que de outra maneira teriam de se produzir no próprio país — ou então abster-se de as possuir. O déficit da balança comercial em 1713 ultrapassa largamente o terço a que já tinha subido em 1675; as moedas têm de tapar um buraco quase igual à metade da totalidade das importações.

Em resumo, o desenvolvimento manufatureiro foi o ponto de viragem entre dois períodos da história económica portuguesa nitidamente definidos. Por comodidade chamar-lhes-emos "ciclo do açúcar, do tabaco e do sal" — e "ciclo do ouro brasileiro, do Porto e da Madeira".

As chegadas de ouro, se trazem alívio à balança comercial, não são, de modo algum, a solução de todos os problemas. A circulação corrente continua a ser a da prata, pois as moedas de ouro são demasiado valiosas para as compras correntes no mercado, interessando o comércio internacional e não o comércio regional ou local. Premeia-se ver nitidamente esta verdade para o período da Idade Média: ela é válida para o

século XVIII. Os teóricos portugueses desta época viram-no; disseram: "Temos ouro, mas é da prata que necessitamos. . . Como conseguiu-la?" Ignoro a curva do comércio do sal; contudo arriscarei uma hipótese: é a de que este comércio baixou no princípio do século XVIII, e seria esta uma das razões pelas quais houve falta de prata em Portugal. E eis outra, muito mais fundamentada: o renovo da cultura açucareira em Motril e a instalação por portugueses de manufaturas de tabaco em Castela, anemiamaram um dos meios empregados pelo comércio português para se abastecer de prata. Em todo o caso não era possível conseguir prata em quantidade suficiente em Sevilha ou em Cádiz. Que fazer?

Ora, por esta época, no Brasil começava a dar-se a ocupação do interior. Havia também o Rio da Prata e Buenos Aires, que era um mercado de metal branco — porque já no século XVI, cerca de 1570-1580 tinha sido criada uma rota, que era uma rota de prata, ligando o Peru à embocadura do rio. Já por esta data da anexação de Portugal por Filipe II, havia um desenvolvimento do comércio português em Buenos Aires, como o demonstrou o trabalho de uma historiadora brasileira. Por quê? Porque os portugueses necessitavam de prata. Não procuro, de momento, a explicação do fato. Este comércio teria parado cerca de 1635-1640⁽⁶⁾; houve algumas décadas de interrupção — e eis que, cerca de 1670, data do desencadear da crise, de novo os portugueses se interessam por Buenos Aires e pelo Rio da Prata. A princípio tímidos ensaios, tentativas de contrabando, mas, no começo do século XVIII, estes ensaios tornam-se mais sistemá-

- (6) Não tão completamente como supõe Alice Pflieger Canabrava. Ch-R. Boxer, professor de Londres, estudou nos Arquivos Coloniais de Lisboa documentos que nos mostram várias tentativas de retornar a atividade e até contactos efetivos. O próprio Salvador Correia de Sá, o restituidor de Angola, esteve interessado no assunto. Mas, grosso-modo, a afirmação parece verdadeira.

ticos, estes esforços desenvolvem-se mais regularmente. Um dos grandes problemas em jogo na guerra de Sucessão da Espanha não seria este comércio do Rio da Prata? Creio que era.

Que é que o trabalho de Utrecht consagrou? A perda pelos portugueses, dez anos depois do tratado de Methuen, do *asiento* dos escravos em proveito dos ingleses. Mais uma razão para se agravar esta falta de metal branco em Portugal, precisamente em 1713. Em compensação o tratado de Utrecht dá a Portugal a colônia de Sacramento. E em breve haverá tentativas portuguesas de invasão de Montevideu. Com efeito, os espanhóis nunca acederam de bom grado a esta concessão do tratado de Utrecht. Haverá sempre lutas à mão armada entre espanhóis e portugueses nas duas margens do Rio da Prata, e ao mesmo tempo, de resto, amigáveis relações, porque o contrabando entre as duas ribeiras pode fazer-se com o acordo da outra parte e por vezes até os governadores estavam nisso interessados.

A partir do princípio do século XVIII, as frotas que demandavam Lisboa vindas do Rio de Janeiro sempre na sua carga trazem piastas e couros provenientes de Buenos Aires. O couro representa um papel muito importante no Atlântico do século XVIII e o seu volume, senão o seu valor, é comparável ao do açúcar. É necessário não o perder de vista; dá-se um enorme desenvolvimento da criação de gado nas regiões de Buenos Aires — precisamente para alimentar esse comércio exportador e o desenvolvimento das indústrias europeias do couro. Ao mesmo tempo desenvolvem-se as regiões setentrionais do Brasil: as frotas provenientes do Norte brasileiro são, até certo ponto, frotas do couro. Por conseguinte, os portugueses, conseguem prata e couro na colônia do Sacramento, quer dizer, no fundo, em Buenos Aires.

Para ver claro no desenvolvimento desta economia atlântica no século XVIII, seria necessário proceder a uma análise estatística das frotas do Brasil, coisa que até aqui não foi feita.

Nada se sabe pois de preciso, de traduzido em números, acerca do movimento comercial do Atlântico nesta época. Encontramos nos fundos do Consulado de Lisboa (nos Arquivos Nacionais de Paris) várias relações dos carregamentos das frotas do Brasil. Estes documentos esclarecem muitos pontos, mas, infelizmente, não estão completos. Contudo desde já se entrevê uma diferença entre os séculos XVII e XVIII.

No século XVII, até 1680-1690, a frota do Brasil compunha-se de 70 a 90 navios que chegavam simultaneamente a Lisboa, vindos de vários portos brasileiros, constituindo pois uma única frota.

Em contrapartida, no século XVIII aparecem "as" frotas do Brasil, em relação com a especialização económica das diversas regiões donde provêm. Há a frota do Rio de Janeiro que traz ouro e também as piastas de Buenos Aires e os couros das colônias espanholas do Sul; mas é sobretudo o ouro que interessa. — Há a frota da Bahia que traz o açúcar, o tabaco e o pau-brasil.

— Há a frota de Pernambuco que é, de preferência, a da madeira para as construções navais e o mobiliário e que se torna também, no século XVIII, cada ano que passa, mais nitidamente uma frota do açúcar, o que não acontecia na segunda metade do século XVII⁽⁷⁾. Finalmente, há as frotas do Norte, as frotas do Grão-Pará e do Maranhão a que se pode chamar as "frotas do cacau" enquanto se não tornam, também, durante a segunda metade do século XVIII, "frotas do algodão" — porque depois de 1750-1760, e graças à política dos marquês de Pombal, vai dar-se um grande

desenvolvimento algodoeiro, — prelúdio da Revolução Industrial.

Mas poder-se-á avaliar as chegadas de ouro? O único trabalho até hoje empreendido foi feito há um século pelo visconde de Santarém que justamente viveu em Paris e que se apoiou sobre os documentos dos arquivos franceses, o fundo da Embaixada em Lisboa; até aqui as suas conclusões foram aceites pelos historiadores portugueses sem nenhuma crítica. Ora o estudo atento da lista elaborada pelo visconde de Santarém leva à conclusão que ela é incompleta e inexacta, dando uma falsa ideia do movimento do ouro do Brasil. Sobre um quadro assim, Lúcio de Azevedo apenas acumulou equívocos, engandando-se, ainda por cima, grosseiramente no cálculo de uma média. Como estabelecer uma lista completa, exata e interpretável corretamente? As "relações dos carregamentos das frotas" comunicadas pelos consules e embaixadores em Lisboa tomadas em conjunto (o visconde de Santarém apenas considerou as últimas) permitem uma visão mais clara, embora ainda muito imperfeita. Mas felizmente as mais puras e seguras fontes chegaram até nós, em série contínua de 1713 a 1807: são os livros ou cadernos em que eram registradas todas as declarações do ouro enviado para Portugal (e legalmente não podia ir para outro sítio); estes livros encontram-se nos arquivos da Casa da Moeda em Lisboa, mas as fontes francesas mantêm o seu valor porque por vezes nos revelam os números de contrabando. Desde já torna possível desenharmos as grandes linhas desta história do ouro⁽⁸⁾.

As chegadas a Lisboa do ouro proveniente do Brasil começaram cerca de 1695, adquirindo um movimento muito rápido durante os dois últimos anos do século e a primeira década do seguinte. De 725 kg em 1699 passa-se a 1.785 dois anos depois e a 4.350

kg em 1703. Um primeiro máximo é atingido em 1712: 14.500 kg. Uma baixa de 50% no ano seguinte é seguida pela subida a cerca de 9.000 kg em 1714 e a 12.400 kg em 1715. Nova queda nos dois anos seguintes, até a atingir 3.000 kg e 1.000 kg sucessivamente, nova subida em 1718 e 1719 ao nível dos 7.500 a 8.000 kg — e todos estes números são largamente ultrapassados por um novo máximo em 1720: mais de 25.000 kg. Se os anos 1721 e 1722 se mantêm ainda num honrosos 11.000 kg os dois anos seguintes sofrem de novo uma crise: tendo descido primeiro a 6.000 kg a chegada do ouro baixa ainda para 4.000 kg. É certo que em 1725 recupera em parte esta falta: 20.000 kg são desembarcados em Lisboa; mas a seguir e até 1731, só se registam números entre os 6.000 e os 8.000 kg. A terceira década do século marcou, pois, mais uma paragem que um progresso. A partir de 1731, pelo contrário, nunca se desce abaixo dos 11.000 kg; exceto nos dois anos de crise, 1736, este último compensado pelo número excepcional do carregamento trazido pelas frotas no ano seguinte. A década começada em 1740 regista um novo progresso, seguro, embora não excepcional: as frotas brasileiras trazem pelo menos 14.000 kg por ano, por vezes mesmo 16.000 — e isto até 1755; há apenas duas excepções: 1744 (6.000 kg) e 1754 (10.500 kg).

Certamente seria estulto desprezar o contrabando cujo coeficiente difícil de estabelecer, não é uniforme. Por exemplo: em 1699 foram registradas 35 arrobas contra mais de 20 introduzidas clandestinamente. Os navios do Rei de Inglaterra chegam a Lisboa geralmente ao mesmo tempo que as frotas do Brasil, e isto, não há dúvida, absolutamente por acaso: precisam de se reabastecer, trazem água aberta etc. Com frequência lançam âncora no meio dos navios vindos do outro lado do Atlântico; de noite uma boa parte do ouro não declarado passa para os navios ingleses. Muitas vezes outros navios ingleses ou franceses da rota das Índias reabastecem-se nos portos brasileiros e, apesar de toda vigilância, fa-

(7) No século XVII a Bahia e o Rio expediavam a mesma quantidade de açúcar; no século XVIII os carregamentos provenientes do Rio são mínimos e, em compensação, aumentam os de Pernambuco. O apego ao Pernambuco no ponto de vista da produção e do tráfico do açúcar durante a segunda metade do século XVIII, em contraste com a sua importância anterior e posterior, devem ligar-se à guerra holandesa.

(8) A crítica das fontes, estabelecimento de quadros e curvas e sua análise serão desenvolvidos em estudo em preparação.

climente conseguem alguns quilos de ouro, o comércio que dos países do Norte se dirigia ao Brasil, conseguiu mesmo algumas vezes operar, tolerado por governadores logo demittidos. Chegou-se a expulsar do Brasil todas as casas comerciais estrangeiras.

Que representa esta contribuição em ouro no século XVIII? Cado (a partir de 1703, o mais tardar) ultrapassa de longe todo o ouro que, em conjunto, Portugal conseguiu da Mina e da Guiné, ou a Espanha nas Índias de Castela, em cada ano do século XVI. Durante a segunda década do século XVIII, os números anuais do ouro brasileiro deixam a perder de vista a contribuição destas duas origens atlânticas e a das duas do Oceano Índico (Sofala e Samatral) em conjunto nos anos de quinhentos. Daz ou quinze anos do século XVIII representam tanto ouro como os envios americanos a Sevilha durante os cento e cinquenta anos que vão até 1660.

Para já destas comparações que dão a escala de grandeza, seria necessário ir até ao verdadeiro problema crucial, a análise da estrutura dinâmica da economia. Quer dizer, medir as correlações existentes entre a curva das chegadas do ouro, as curvas dos preços, a dos salários e a dos rendimentos. Em primeiro lugar no mercado português, evidentemente, mas também nos mercados estrangeiros beneficiários desta corrente do metal precioso: o inglês, antes de qualquer outro, o de Hamburgo e o holandês, até mesmo o francês. As curvas de preços, salários e rendimentos, lesteabelecidas por Labrousse para a França, revelam flutuações, ciclos de prosperidade e de depressão. Haverá ligação entre este fato e as flutuações dos movimentos de ouro? Lembremo-nos que se produzem "crises do ouro" em 1713, 1716-1717, 1722-1724, 1732, 1736, 1744 e 1754, ou seja com intervalos de 3, 6, 8, 4, 8, e 10 anos. Durante este meio século tornam-se menos frequentes e a sua virulência diminui tendo mesmo sido compensada a crise de 1736 com as chegadas do ano seguinte.

A análise da curva do ouro deveria ser completada, pela análise do movimento dos grandes portos, e não naturalmente no

porto de Lisboa⁽⁹⁾ porque, se há crises econômicas no século XVIII — e há — certamente que elas exerceram influência sobre a navegação oceânica. Poder-se-á então, talvez, apañhar a natureza de tais flutuações na sua própria raíz: agrícola, monetária, comercial, industrial (hipótese menos provável)?

Não será muito aventuroso suspeitar que as crises do ouro não explicam cabalmente as crises econômicas do século XVIII, embora tenham ligações com elas. Acautelemo-nos da sedução de uma teoria monetária da evolução econômica, e não menos da teoria quantitativa da moeda. São esquemas profundos, mas apenas para uma primeira aproximação. Se a produção do ouro aumenta, devemos supor uma alta dos preços, se aceitamos a teoria quantitativa clássica: os atuais teóricos da economia já não aceitam este ponto de vista, porque dizem: "Tudo depende do investimento, da tesourização e até da poupança, quer a subida dos metais atui sobre a procura, sobre a oferta ou sobre o investimento". Temos disto um exemplo bem nítido no desenvolvimento mineiro do Brasil: não houve alta, mas sim queda dos preços, porque as mercadorias da Europa chegaram em tal quantidade que atogaram os mercados, dando baixa de preços pela superabundância da oferta. Houve alta do preço dos escravos e dos gêneros alimentícios, mas não é a circulação monetária do ouro que explica estas altas. É a procura cada vez maior de escravos que aumenta o seu preço; há novas plantações de cana-de-açúcar; há pinas que atraíram multidões de dezenas de milhares de pessoas; pode avaliar-se em 60.000 o número dos negros que trabalharam nas minas do Brasil em 1720. Há alta de preços dos gêneros porque há desenvolvimento da população muito simplesmente. Os preços

não acompanham o movimento da moeda. De fato há uma relação mas é muito mais complexa do que a teoria quantitativa clássica deixa perceber.

A partir de 1754, com o despotismo esclarecido do marquês de Pombal, surge de novo uma política de criação de companhias, uma política comercial bastante coerente. Criam-se várias sociedades comerciais privilegiadas entre o fim do século XVII e 1755: a Companhia para o comércio de Macau, em 1714; uma outra para o tráfico dos escravos, a Companhia de Corisco, cujo promotor foi um francês, em 1720. Em 1740 constituiu-se a Companhia dos diamantes — e não apenas para os diamantes do Brasil mas também para os do Oriente.

Mas são simples tentativas: o Governo não pensa de maneira nenhuma em intervir diretamente na vida econômica. Goza dos benefícios das minas e isso quase lhe basta para suprir as despesas públicas, ou antes, as despesas da nobreza e da Casa Real. Além disso, há a exportação do vinho do Porto. Porém cerca de 1755 novos fatos se afirmam. Foi um jovem historiador português, Jorge de Macedo, que num trabalho notável, o demonstrou⁽¹⁰⁾. Uma das mais inesperadas consequências do tratado de Methuen foi o desenvolvimento da exportação, não dos vinhos do Porto, mas sim dos outros vinhos portugueses, desses pertencentes às grandes casas como a de Cadaval e Alegrete, que não eram de nenhum modo vinhos do Porto. Durante o século XVIII, verifica-se uma concorrência bastante dura entre os proprietários das vinhas do Douro e os outros. Além disso, há o vinho da Madeira e um dos grandes fatos da história do Atlântico no século XVIII é, incontestavelmente, os navios ingleses demandando as Américas passaram sempre pela Madeira⁽¹¹⁾ onde carregam o vinho para o novo continente, deixando de

o fazer com os vinhos franceses. Em virtude deste desvio das rotas da Inglaterra para o Novo Mundo, a Madeira vai, pois, conhecer um desenvolvimento. Em Portugal, onde há concorrência entre os tipos de vinho, os proprietários do Douro, ameaçados pela extensão das exportações de outros vinhos portugueses, chegam ao poder nesta altura. O marquês de Pombal será essencialmente o homem dos proprietários das vinhas do Douro e dos grandes randeiros do tabaco. É o momento da formação da Companhia do "Alto Douro", quer dizer, da região interior do Douro, que está em relação com o comércio do Brasil; tudo isto leva à criação de um monopólio que favorece o vinho do Douro e o comércio português em detrimento de alguns interesses ingleses⁽¹²⁾. A reação, retomando a sua velha tradição mercante, e o marquês de Pombal, de boa vontade, tomam parte nos maiores negócios.

É a primeira parte da política de despotismo esclarecido. Mas em breve as chegadas de ouro começam a diminuir, sobretudo a partir de 1765; a cunhagem na Casa da Moeda de Lisboa diminui⁽¹³⁾; os dígitos do Brasil estão em baixa; os lucros da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, a princípio muito elevados, enfraquecem e em breve se vêem quase aniquilados. Vai-se entrar numa nova fase manufatureira, também ela provocada por uma crise comercial: sendo período do governo de Pombal, completamente diferente do primeiro, que era de caráter mer-

(9) O movimento do porto de Lisboa, estabelecido segundo listas semanais impressas a partir de 1718 e os registros cotidianos da Torre de Belém, será estudado no trabalho mais desenvolvido que temos em preparação.

(10) A situação econômica no tempo de Pombal, Porto, 1951.

(11) Sobre a Madeira no século XVIII, A. Silbert prepara um estudo de grande interesse.

(12) Segundo o quadro publicado por Teixeira de Aragão (Descrição Geral e História das Moedas cunhadas em nome dos reis de Portugal).

(13) Tenta-se desenejar a cultura da vinha no Sul do país e existem mesmo medidas bastante violentas para a substituir pelo cultivo do trigo; não apenas para obter à falta crônica dos cereais, mas também por causa da concorrência que estes vinhos fazem ao vinho do Porto. Todos os tráficos entre a Metrópole e as Colónias são organizados em Companhias, sendo a mais celebre a do Grão-Pará e Maranhão, enquanto as relações entre as Colónias permanecem livres.

cantil. Esta política estava, de resto, na tradição: mesmo durante o meio século de 1700 a 1750, houve tentativas para estabelecer fábricas em Portugal; tentativas geralmente feitas por franceses ou portugueses que tinham estado em França⁽¹⁴⁾.

É a partir de 1770, quer dizer, após o desencadeamento da crise do ouro e de todo o comércio de além-mar, que se verificará um novo surto manufatureiro⁽¹⁵⁾ e uma outra transformação comercial. Então (e estamos na época da guerra da Independência da América) o comércio português com as Índias Orientais, aproveitando as infelicidades dos outros, toma um desenvolvimento inesperado bastante intenso. Em vez dos dois navios que se enviavam durante o século XVIII e a primeira metade do XVIII, bruscamente, passou-se a mandar 8 e 10 — e são navios portugueses que fazem a maior parte do comércio inglês e holandês com a China e a Índia. Vai abrir-se um novo ciclo do comércio da China e a Índia, do algodão e do arroz do Brasil, das manufaturas da Metrópole. A balança comercial portuguesa tornar-se-á mesmo favorável no fim do século⁽¹⁶⁾.

(14) Por exemplo, o conde da Ribeira que foi embaixador em França; de Paris enviou, para os Açores que lhe pertenciam, dezenas de operários e lá estabeleceu fábricas de seda, fiças, rendas, panos etc. Os agentes franceses em Lisboa recebem instruções para quebrar este desenvolvimento. Estas tentativas são apenas tentativas isoladas.

(15) Estudado por Jorge de Macedo de uma maneira notável. Esta relação entre a crise comercial e a industrialização, que já verificamos também para o período do conde da Ericeira, parece constituir um ritmo fundamental da dinâmica económica. Veja-se o nosso estudo Prix et monnaies au Portugal, 1750-1850, a sair na coleção Prix, monnaies, conjuncture, do Centre de Recherches Historiques de Paris.

(16) Quanto a certas atas, problemas da economia portuguesa, depois de 1760, encontram-se nas atas municipais, histórico-teoréticas, de Vila Rica, Arquivo Documental do nosso Arquivo Histórico Ultramarino.

O ouro do Brasil continuava a chegar, mas o seu papel não era então o mesmo, e os fornecimentos apenas atingiam os 5.000 kg, quando muito os 8.000. Havia já alimentado a Inglaterra para onde se encaminhava facilmente. A Revolução Industrial — a idéia de Sombart tem de ser novamente encarada — deve certamente muito ao ouro brasileiro. É verdade que a exportação de metais preciosos continuava proibida em Portugal; contudo já vimos os barcos de guerra ingleses vir, como por acaso, ancorar no meio dos navios chegados do Brasil. Além disso havia os paquetes que chegam a Lisboa e partem todas as quinzezas com o pretexto de trazer ou levar notícias; na verdade, são elas que regularmente exercem o honroso contrabando. Que há de admirar se os números de cunhagem do ouro em Inglaterra estão de acordo com os que se consegue estabelecer para o contrabando? Em face das importações de ouro, as importações inglesas de prata quase não têm importância e dirigem-se sobretudo para as Índias Orientais. Mas o ouro brasileiro também gosta de se encaminhar para Hamburgo, Amsterdão e — não nos admitimos — para Gênova, esta Gênova tão ativa no comércio internacional, tão atenta a tomar a sua parte na prata que chega a Sevilha e a Cádiz e no ouro que chega ao Tejo.

A França, pelo contrário, nunca envia, apesar de todas as recomendações dos consules, nem barcos de guerra nem paquetes a Lisboa; se aí vão é verdadeiramente por acaso. Todos os seus esforços desenvolvem-se no sentido da Espanha e da prata da América. Ao contrário da Inglaterra, não tem uma política de captação do ouro.

Doínde, esta diferença crucial da história monetária no fim do século XVIII e no começo do XIX: Banco de França, e prata⁽¹⁷⁾, Banco de Inglaterra, o ouro.

Pode-se falar de uma Indústria Brasileira na Época Colonial?

FREDÉRIC MAURO

Na época em que, pouco a pouco, tem lugar o mais moderno aparelho industrial brasileiro, o papel do historiador é o de fornecer aos economistas, e outros especialistas atuais, algumas reflexões sobre as antigas origens deste aparelho. A pergunta do título deste artigo leva logo a outra. O que se pode chamar "indústria" quando alguém se refere ao período pré-industrial?

O termo evoca hoje para nós desde máquinas, usinas, as massas operárias, uma concentração dos capitais financeiros, e mesmo na prática o capitalismo, isto é, a separação do capital e do trabalho. Ele não era o mesmo, entre 1500 e 1800. A palavra "indústria" era então empregada num sentido mais geral, que foi conservado no século XIX. Ela estabeleceu o conjunto de profissões, artes, ofícios que se exercia para sobreviver. Gérard de Nerval escreveu ainda, "uma indústria bizarra aquela dos vendedores de água por metro e no vidro". A indústria era, pois, toda atividade, mesmo o comércio e a agricultura.

É preciso escolher entre estas duas definições?

Nenhuma é satisfatória para resolver o problema que nos interessa hoje; a primeira sendo muito restrita e a segunda muito vasta. A solução se encontra em uma definição intermediária que nos fornece o *Grand Larousse Encyclopédique* em dez volumes: "conjunto de atividades, de ofícios que produzem as riquezas pela fabricação de matérias-primas". A "fabricação" esta pode ser a transformação das matérias-primas, em particular, das matérias-primas agrícolas, esta pode ser também sua extração, como é o caso das minas e das explorações florestais.

Nós incluímos então na indústria tudo que não é nem agricultura, nem comércio. Ainda é preciso distinguir no comércio o ato comercial propriamente dito e as manipulações, e o transporte das mercadorias que são produção de serviços. Se de fato, os homens do século XVIII não tinham ainda consciência do fato de que o que é importante na vida material não é a mercadoria, mas a mercadoria a um certo momento, num certo lugar sob tal e tal condição, portanto mais o serviço que a mercadoria, não se pode negar que essa diferença exista, e que efetivamente era o serviço que contava. Pode-se, pois, cons-

O autor pertence à Universidade de Paris X.
A tradução é de Mônica Mazzoni do original francês "Peut-on parler d'une industrie Brésilienne à l'époque coloniale?" *Januário F. Megale colabrou com a revisão.*