

FERNANDO ALONSO NOVAIS

ESTRUTURA E DINÂMICA DO ANTIGO

SISTEMA COLONIAL

S.P. BRASILINKS, 1993.

6ª EDIÇÃO

O "exclusivo" comercial

Examinemos, pois, os mecanismos de funcionamento do Antigo Sistema Colonial do mercantilismo. É no *regime do comércio* entre metrópoles e colônias que se situa o elemento essencial desse mecanismo⁽³⁰⁾. Reservando-se a exclusividade do comércio com o Ultramar, as metrópoles europeias na realidade organizavam um quadro institucional de relações tendentes a promover necessariamente um estímulo à acumulação primitiva de capital na economia metropolitana a expensas das economias periféricas coloniais. O chamado "monopólio colonial", ou mais corretamente e usando um termo da própria época, o regime do "exclusivo" *metropolitano* constituía-se pois no mecanismo por excelência do sistema, através do qual se processava o ajustamento da expansão colonizadora aos processos da economia e da socie-

(30) Cf. E. J. Hamilton — "The role of monopoly in the overseas expansion and colonial trade of Europe before 1800", *Am. Econ. Rev.*, vol. 38, 1948, pp. 33-53.

dade européias em transição para o capitalismo integral.

O comércio foi de fato o nervo da colonização do Antigo Regime, isto é, para incrementar as atividades mercantis processava-se à ocupação, povoamento e valorização das novas áreas. E aqui ressalta de novo o sentido que indicamos antes da colonização da Época Moderna; indo em curso na Europa a expansão da economia de mercado, com a mercantilização crescente dos vários setores produtivos antes à margem da circulação de mercadorias — a produção colonial, isto é, a produção dos núcleos criados na periferia dos centros dinâmicos europeus para estimulá-los, era uma produção mercantil, ligada às grandes linhas do tráfico internacional. Só isso já indicaria o sentido da colonização como peça estimuladora do capitalismo mercantil, mas o comércio colonial era para mais o comércio exclusivo da metrópole, gerador de superlucros, o que completa aquela caracterização. E de fato, como procuraremos indicar sinteticamente agora, apesar de todas as variações que sofreram ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, as relações comerciais das metrópoles com suas respectivas colônias, aquele regime foi a matriz básica dessas relações, entendendo-se as situações que se afastam desse procedimento típico como variações decorrentes de fatos especiais ou circunstanciais.

Desdobramento da expansão comercial e marítima dos Tempos Modernos, a colonização, como já indicamos, significava a produção de mercados para a Europa naquelas áreas descobertas em que as atividades econômicas dos povos “primitivos” não ofereciam a possibilidade de se enge-

jar em relações mercantis vantajosas aos caminhos do desenvolvimento capitalista europeu. Assim, passava-se da simples comercialização de produtos já encontrados em produção organizada para a produção de mercadorias para o comércio; a vinculação com o processo mais simples — a pura comercialização — contudo já inseria a comercialização dos produtos coloniais no regime monopolista característico da fase anterior. Foi efetivamente exclusivista o comércio que se montou com a abertura das novas rotas oceânicas no início da Época Moderna. Durante toda a expansão quatrocentista portuguesa, a exploração do comércio da costa atlântica africana foi apanágio do rei, isto é, do estado monárquico absolutista⁽³¹⁾; este podia delegá-lo a outros órgãos, à Ordem de Cristo na pessoa de seu Grão-mestre, o Infante D. Henrique, arrendá-lo a empresários particulares, mesmo estrangeiros⁽³²⁾, que o princípio básico do regime não se alterava, nem os mecanismos fundamentais deixavam de funcionar.

Realizado em 1497 o périplo africano, des-cortinava-se aos portugueses a possibilidade de explorar o comércio das costas africanas e asiáticas do Índico. Montou-se então todo um arcabouço

(31) “A peine né, le commerce colonial forme au Portugal l'objet d'un monopole”. Linden-Lannoy — *L'Expansion coloniale des Peuples européens* (Bruxelas, 1907), p. 136. Logo após a ultrapassagem do cabo Bojador — marco decisivo na história da expansão —, já o rei proíbe embarcações navegarem para as terras descobertas sem autorização do Infante D. Henrique. Cf. Carta Régia de 22 de outubro de 1443, in *Documentos sobre a expansão portuguesa*, organização e notas de V. Magalhães-Godinho, vol. I (Lisboa, 1943), p. 142.

(32) Para o estudo global dos mecanismos do comércio na expansão portuguesa. Cf. M. Nunes Dias — *O Capitalismo Monárquico Português* (Coimbra, 1963), t. I, pp. 345 segs. Vicente Almeida Ega — *Normas Económicas da colonização portuguesa* (Coimbra, 1931), pp. 56 segs.

político-militar, o vice-reino português da Índia, para excluir os muçulmanos e através deles os italianos de participarem nas atividades mercantis; noutras palavras, organizou-se um aparelho de força para garantir o exclusivo e pois a alta lucratividade da rota do Cabo ⁽³³⁾. Procurava-se, efetivamente, bloquear as entradas do mar Vermelho e do golfo Pérsico. O comércio se organizava pois como monopólio régio; o rei de Portugal era como que o único empresário. Através da empresa estatal, mobilizavam-se os recursos para a comercialização dos produtos do Oriente; a debilidade, porém, da acumulação capitalista prévia em Portugal levou a Coroa Portuguesa a recorrer aos capitais estrangeiros, sobretudo da Flandres, e a transferir para a praça de Antuérpia a comercialização dos produtos orientais nos mercados europeus. Isto dava a esses grupos empresariais o controle mais direto dos preços europeus, e a manipulação dos preços colocava-os cada vez mais na posição de financiadores e credores do empreendimento régio, que acabava por assumir apenas os riscos não pequenos do transporte. Acresça-se que os rendimentos que ficavam de posse da Coroa, ao integrarem com as demais fontes o erário régio, não eram necessariamente reinvestidos nos negócios do Oriente, passando muitas vezes a atender outros canais de dispêndio do estado português. Assim, o esquema montado do "capitalismo monárquico" acabava por frustrar a racionalidade da empresa de comercialização dos produtos orientais, enfraquecendo sobremaneira a posição portu-

(33) Cf. V. Magalhães-Godinho — *L'Économie de l'Empire portugais aux XVI et XVII siècles* (Paris, 1969), pp. 565 segs.

guesa no conjunto, terminando por provocar quebras e falências ⁽³⁴⁾.

Observe-se, porém, que tais distorções se deram no nível da distribuição dos lucros gerados no comércio monopolista. O essencial era que não houvesse uma concorrência de compradores no Oriente, o que reduziria os lucros à sua expressão normal nas transações comerciais; o monopólio régio português garantia, assim, condições favoráveis à economia europeia em geral, promovendo a aceleração da acumulação de capitais mercantis: na engrenagem do sistema, contudo, as maiores vantagens se transferiram para fora do reino. Com isto, entretanto, acabou por enfraquecer-se a dominação lusitana do Índico, recuando o volume das atividades comerciais ⁽³⁵⁾.

O recuo português facilitou a penetração holandesa no início do século XVII. Apesar da guerra de independência (1579, união de Utrecht) e da União Ibérica (1580), continuou ainda a participação decisiva da Flandres no comércio oriental através de Lisboa. Em 1585, porém, ano da tomada de Antuérpia pelos espanhóis, navios holandeses são apreendidos na capital portu-

(34) Cf. Nunes Dias, *op. cit.*, t. II, pp. 355 segs. Magalhães-Godinho, *op. cit.*, pp. 829 segs.

(35) Recuo português no Oriente: J. Lácio de Azevedo — *Épocas de Portugal Económico*, 2.ª ed. (Lisboa, 1947), pp. 136 segs. V. Magalhães-Godinho — "A evolução dos complexos histórico-geográficos", *Ensaio*, vol. II (Lisboa, 1968), pp. 20-21; "A viagem mundial de 1517-1524 e o império português", *op. cit.*, pp. 152-153; "Flutuações económicas e devir estrutural do século XV ao século XVII", *op. cit.*, pp. 177 segs. Joel Serrão — "Em torno das condições económicas de 1640". Separata de *Vértice*, Coimbra, 1952. Frédéric Mauro — *Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle* (Paris, 1960), pp. 6-7. Ch. R. Boxer — *The Portuguese Seaborne Empire*. N. York, 1969, pp. 128 segs.

sa⁽³⁶⁾. Sob Filipe II, contudo, procurou-se ainda evitar a ruptura das relações comerciais, tal era o grau de vinculação e a importância dos entrepostos da Flandres para a comercialização dos produtos do Oriente. Em 1598 enfim todo o comércio com a Holanda é proibido, decretando-se os seqüestros — “edito bárbaro”, como o chamou Grotius⁽³⁷⁾. Nessa conjuntura, ia-se articulando na Holanda o projeto de relações comerciais diretas com o Oriente. Mobilizaram-se recursos e, em abril de 1595, realizou-se a primeira viagem de resultados pouco compensadores: a rota da Índia porém, para os holandeses, estava aberta⁽³⁸⁾.

Ora, a posição dos Países Baixos no contexto da economia européia era muito peculiar. Desde a Idade Média, essa região se vinha destacando como um dos mais ativos centros do desenvolvimento da economia de mercado na Europa; Bruges, na baixa Idade Média, Antuérpia, a partir do século XVI⁽³⁹⁾, eram centros de circulação econô-

(36) Cf. G. Luzzatto — *Storia Economica dell'età Moderna e Contemporanea*, 4.ª ed. Pádua, 1955, t. I, pp. 225-226. H. A. Enno van Gelder — *Histoire des Pays-Bas*, Paris, 1936, p. 34. H. Wälfjen — *O domínio colonial holandês no Brasil*. Trad. port. São Paulo, 1938, pp. 65-66.

(37) Cf. Sérgio Butarque de Holanda e Olga Pantalão — “Franceses, holandeses e ingleses no Brasil quincentista”, in *História Geral da Civilização Brasileira*, t. I, 1.º vol. (São Paulo, 1960), pp. 165-166. H. van Gelder, *op. cit.*, p. 34. Ch. R. Boxer, *op. cit.*, pp. 108-109.

(38) Cf. G. Luzzatto, *op. cit.*, t. I, p. 226. V. Vazquez de Prada — *História Económica Mundial* (Madrid, 1961), I, p. 315. B. M. Vleke — “Las Indias Orientales Holandesas”, in *La Nación Holanda*, dir. por Bartholomey Landheer, trad. esp. (México, 1945), p. 340. G. Masselman — “Dutch colonial policy in the XVIIIth century”, *J. Econ. Hist.*, 21, 1961, pp. 455-456.

(39) “O progresso mais notável que fez esta cidade (Antuérpia) tão rica e tão famosa começou por volta do ano de 1503 e 1504, quando os portugueses, tendo pouco antes, com uma navegação maravilhosa e estupenda, ocupado Callicut e feito acordo com o rei do país, começaram a conduzir especiarias e drogas das

mico-financeira a rivalizar com as cidades italianas. A riqueza flamenga advinha pois de sua posição de entreposto, centro de transferência dos produtos e redistribuição das várias áreas econômicas européias⁽⁴⁰⁾, em suma o *carrying trade*. Daí a sua política econômica pautada sempre num grande liberalismo, exatamente para atrair as mercadorias de todas as áreas, redistribuindo-as em seguida. Destarte, e fundados nessa tradição, os holandeses a partir do fim do século XVI organizaram várias empresas autônomas para tentar o comércio direto com o Oriente: entre 1595 (primeira viagem) e 1602 formaram-se cerca de uma dezena de companhias, armando 65 navios. Poucas tiveram êxito, para a maioria os resultados foram desastrosos. É que elas acabavam por competir na compra dos produtos orientais, o que para mais era agravado pelas condições desse comércio a longa distância e, no Índico, dependente das monções.

Neste quadro é que se começava a tomar consciência da necessidade de alterar a orientação da política econômica relativa ao Oriente. A companhia de Amsterdã, que conseguia manter-se em boas condições, solicitou aos Estados Gerais que se lhe concedesse monopólio neste setor do comércio holandês. A petição foi denegada, o que

Índias para Portugal, e de lá às feiras desta cidade...” escreveu Ludovico Guicciardini nas *Descrittioni di tutte Paesi Bassi* (1567). Apud H. Hauser — A. Renaudet — *Les Debuts de L'âge Moderne*, 4.ª ed. (Paris, 1956), pp. 61-62. Gino Luzzatto — *op. cit.*, pp. 42-43. S. B. Clough — Ch. W. Cole — *Economic History of Europe* (Boston, 1952), p. 159.

(40) Cf. H. See — *As Origens do Capitalismo Moderno*. Trad. port. Rio de Janeiro, 1959, p. 87. Ch. Verhinderen — *Introduction à l'Histoire Economique*, 1948, pp. 95-99. Clive Day — *Historical del Comercio*. Trad. esp. (México, 1941), p. 99. S. B. Clough — Ch. Cole, *op. cit.*, p. 164.

deflagrou discussões e polêmicas, impondo-se assim a orientação monopolista com a constituição da Companhia das Índias Orientais (carta de 20 de março de 1602), à qual se garantia a exclusividade das operações mercantis no Oriente (entre o cabo da Boa Esperança e o estreito de Magalhães), com direitos de firmar tratados, nomear funcionários, etc. ⁽⁴¹⁾

E, pois, essa experiência holandesa altamente significativa para a explicitação do mecanismo que estamos analisando. Oferece, efetivamente, como que a sua contraprova: o comércio livre ultramarino revela-se ineficaz para as necessidades do capitalismo mercantil europeu carente de estímulos externos; o fracasso da tentativa leva, na prática, à adoção do esquema monopolista.

Foi, portanto, nesse contexto de exploração ultramarina monopolista que se iniciou a produção colonial, e a comercialização dos produtos gerados nas economias montadas no Novo Mundo inseria-se como que naturalmente neste regime. O primeiro ensaio de colonização propriamente foi, como se sabe, o das ilhas atlânticas, e particularmente da Madeira. A introdução do cultivo da cana e a produção do açúcar nessas ilhas, numa fase em que os recursos do pequeno reino empreendedor se concentravam no alargamento do périplo africano, contou desde cedo com a participação de estrangeiros com seus recursos e capitais; sobretudo os genoveses, parece, estiveram ligados à montagem dessa economia, através da

(41) Cf. George Masselman — "Dutch Colonial Policy in the XVIIth Century", *J. Econ. Hist.*, vol. 21, 1961, pp. 455-468. I. van Klaveren — *The Dutch Colonial System in the East Indies*. Rotterdam, 1953, pp. 37-45.

qual se rompia o monopólio da oferta do produto até então dominada pelos venezianos. Assim, destruído o monopólio veneziano, expandia-se o consumo do produto, em cuja comercialização entravam os flamengos; no último quartel do século chegava-se nitidamente a uma situação de superprodução, acarretando medidas restritivas por parte de D. Manuel I (fixou em 1498 a produção em 120 mil arrobas anuais, das quais 40 mil iam para a Flandres ⁽⁴²⁾). Já em 1482, porém, nas cortes de Évora, em meio a numerosas reclamações contra as atividades econômicas de "estantes estrangeiros, assim como ingleses, florentinos, castelhanos e genoveses" no reino, que fazem "grande dano aos povos de vossos reinos (del rei)", o que "traz muito prejuízo a vossos direitos", criticava-se seriamente a situação das ilhas. Lembrando que o Infante D. Henrique, "inventor" delas, não consentia a presença dos estrangeiros, com o que as mercadorias vinham para o reino, pagavam os direitos e davam fretes aos navios nacionais, sendo depois embarcadas para fora, incriminavam as concessões posteriores que permitindo a residência de estrangeiros nas ilhas atlânticas resultavam em que as mercadorias eram diretamente levadas para fora do reino (no ano 1480 vinte navios castelhanos e 40 ou 50 de outras nações), com perda dos reais direitos "assim de trazida e entrada como de levada" e grande dano dos povos; pelo que se solicitava "determine Vossa Senhoria e defenda que estrangeiros não sejam consentidos por estantes nas ditas ilhas nem carreguem navios lá para fora

(42) Cf. Lúcio de Azevedo — *Épocas de Portugal Económico*, 2.ª ed. pp. 221-222. Celso Furtado — *Formação Económica do Brasil*. Rio de Janeiro, 1959, p. 19.

do reino e todos os açúcares e outras mercadorias venham a Lisboa ou a outros portos de vossos Reinos onde façam escápula e daí as carreguem quem lhes aprouver e para onde quiser pagando da levada", o que "será grande acrescentamento de vossas rendas e grande proveito do bem comum", do contrário se "perde a carregação" de Lisboa e "outros lugares de Portugal"⁽⁴³⁾. Não pode ser mais clara, nestes reclamos, a formulação dos interesses da burguesia mercantil do Reino: o que se propõe, de fato, é o enquadramento da colonização das ilhas atlânticas nos mecanismos da exploração ultramarina monopolista.

Proibiu-se, em consequência dessas reivindicações, a estada dos estrangeiros nas ilhas colonizadas, dando-se prazo de um ano para sair os que lá estivessem. Percebe-se pois a política seguida astutamente pela Coroa portuguesa: liberdade de comércio na fase inicial, para estimular a vinda de recursos e capitais para a instalação da produção colonial; enquadramento no sistema exclusivo quando a economia periférica entrava em funcionamento.

Na implantação da economia açucareira no Brasil repetiu-se de certo modo o processo. No primeiro contato econômico, puramente predatório, não se ia além da comercialização dos produtos naturais: o escambo do pau-brasil com os aborígenes. Tal comércio foi desde logo considerado "estanco" da Coroa, que o arrendou ao empresário cristão-novo Fernando de Loronha ou Noro-

(43) Cf. Visconde de Santarém — *Memórias e alguns documentos para a história e Teoria das Cortes Gerais...* Lisboa, 1924, pp. 65-66, 222-224.

nha⁽⁴⁴⁾. É pois um simples desdobramento para a América do regime já aplicado no comércio africano e indiano. Na transição para a colonização, isto é, na implantação do cultivo da cana e preparo do açúcar, recorreu-se aos recursos particulares, através das concessões das capitânias, em cujos forais aliás se preservavam os estancos régios⁽⁴⁵⁾. Sabe-se que poucos donatários lograram, como Duarte Coelho em Pernambuco, êxito na difícil empresa de montar a custosa agroindústria na América portuguesa; nem é de desprezar a hipótese de Celso Furtado de que nessa fase árdua se tivesse que recorrer ao capital externo, sobretudo flamengo, já francamente envolvido nos negócios do açúcar na Europa, embora os estudos monográficos ainda não tenham comprovado esta afirmação⁽⁴⁶⁾. É contudo certo que nessa primeira fase o comércio do produto foi relativamente livre; há notícias de licenças concedidas para o comércio direto com portos estrangeiros⁽⁴⁷⁾. Expande-se, assim, a economia açucareira, que entre 1560 e 1570 já contava, segundo R. Simonsen, com 60 engenhos, que produziam cerca de 180 mil arrobas (isto é, 3000 arrobas anuais por engenho, o que marca elevada produtividade das novas ter-

(44) Cf. A. Marchant — *From Barter to Slavery*. Baltimore, 1942, p. 69.

(45) Cf. *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, dir. por Carlos Malheiro Dias, vol. III (Porto, 1924), pp. 259 segs.

(46) Cf. Celso Furtado — *Formação Econômica do Brasil*, p. 20. Em sentido contrário, Lúcio de Azevedo — *Épocas de Portugal Econômico*, pp. 243-245.

(47) Cf. A. C. Ferreira Reis — "O comércio colonial e as companhias privilegiadas" in *História Geral da Civilização Brasileira*, dir. por Sérgio Buarque de Holanda, t. I, vol. II (São Paulo, 1960), pp. 311 segs.

ras)⁽⁴⁸⁾. A fase porém do grande surto foi o último quartel do século e primeiro decênio de Seiscientos⁽⁴⁹⁾. Em 1610, calcula-se já existirem cerca de 250 engenhos, correspondendo, nesta quadra, o surto da produção a um acentuado movimento ascendente dos preços⁽⁵⁰⁾. A curva dos preços do açúcar em Lisboa apresenta notável elevação, mas, como nota F. Mauro, no Brasil os preços permanecem quase estáveis⁽⁵¹⁾. É que, já em 1571, isto é, na abertura da fase de grande prosperidade, decretava D. Sebastião (3 de fevereiro de 1571) a exclusividade dos navios portugueses no comércio da florescente colônia⁽⁵²⁾. Note-se a coincidência entre o decreto e a fase ascensional da economia açucareira no Brasil; era, na essência, o enquadramento da nova economia perité-

(48) Cf. Roberto Simonsen — *História Econômica do Brasil*, 3.^a ed. São Paulo, 1957, pp. 114-115 (tabela).

(49) "A expansão foi particularmente intensa no último quartel do século, durante o qual duplicou (a produção de açúcar)". Celso Furtado — *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro, 1959, p. 57. "O ciclo do açúcar foi particularmente forte entre 1570 e 1650". M. Buescu e V. Tapajós — *História do desenvolvimento econômico do Brasil*. Rio de Janeiro, 1969, p. 33.

(50) Para um tratamento quantitativo do crescimento da agro-indústria açucareira no período, vejamos: Lúcio de Azevedo — *Épocas de Portugal Econômico*, 2.^a ed. p. 244. R. Simonsen — *História Econômica do Brasil*, 3.^a ed., pp. 114-115. M. Buescu — *História Econômica do Brasil, pesquisas e análises*, Rio de Janeiro, 1970, pp. 65-67. Frédéric Mauro — *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle*, Paris, 1960, pp. 235-257. P. Chaunu — "Plançe et rôle du Brésil dans les systèmes de communications et dans les mécanismes de croissance de l'économie du XVII^e siècle", *Rev. Hist. Econ. Soc.*, vol. XLVIII, 1970, pp. 460-482. A afirmação geral, acima enunciada, não se afeta pelas pequenas divergências de avaliações quantitativas destes vários autores.

(51) Como se pode ver na tabela geral elaborada por F. Mauro (Cf. *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle*, p. 256) o preço do açúcar no Brasil, entre 1570 e 1610 se mantém em 800 réis a arroba, em Lisboa flutua, no mesmo período de 1400 a 2020 réis.

(52) Lei de 1571: Cf. Vicente de Almeida Eça — *Normas econômicas da colonização portuguesa até 1808*, Coimbra, 1921, p. 127. Arthur Cezar Ferreira Reis. *op. cit.*, p. 312.

rica nas linhas estruturais do sistema colonial⁽⁵³⁾. Note-se também que neste fim de século recrudescer a repressão ao comércio estrangeiro, multiplicando-se as apreensões⁽⁵⁴⁾. É bem verdade que aumentou também contemporaneamente a pressão externa e que a monarquia ibérica se debatia em dificuldades financeiras enormes, o que levou o rei de Espanha e Portugal, apesar das novas proibições (por exemplo, em 9/2/1591⁽⁵⁵⁾), à concessão de licenças especiais, o que chegou a ponto de permitir um tráfico regular direto com Hamburgo que movimentou 19 navios entre 1590 e 1602; nesta data, segundo todas as probabilidades, parece que cessaram as viagens diretas⁽⁵⁶⁾.

Frisemos para logo, entretanto, que essas licenças em nada alteram o mecanismo fundamental que vamos explicitando. Efetivamente, como já frisamos noutro passo, referindo-nos ao comércio português na África, tais concessões não implicavam o estabelecimento de uma competição entre compradores. O que é legítimo afirmar, comprovado pela documentação dos preços, é que com a fase de grande crescimento da economia açuca-

(53) "Começava a esboçar-se o Sistema Colonial, que atingiu a perfeição no século XVIII" — diz Almeida Eça, *op. cit.*, p. 127.

(54) Em 1579, por exemplo, segundo Varnhagen, foram apreendidos e incendiados em nossos portos onze navios de Diappe e do Havre. Cf. *História Geral do Brasil*, 4.^a ed. integral, t. I, p. 436. Referências a naus inglesas na Bahia e em Santos, no governo interino de Cosme Rangel, Varnhagen, *op. cit.*, p. 439. Em 1584, seis naus francesas apreendidas na Paraíba, *op. cit.*, p. 454. Pouco depois, 1587, os ingleses Withington e Lister tentam uma sortida na Bahia. Varnhagen, t. II, p. 78. Em 1591, Cavendish vem tentar fortuna nos nossos portos. Lancaster, em 1595, saqueia Recife. Na Paraíba, em 1597, treze navios franceses, *op. cit.*, t. II, p. 50-51.

(55) Cf. Arthur Cezar Ferreira Reis, *op. cit.*, p. 312.

(56) Cf. Sérgio Buarque de Holanda e Olga Pantaleão — "Franceses, holandeses e ingleses no Brasil quinhentista", in *História Geral da Civilização Brasileira*, t. I, 1.^o vol., p. 164.

reira assistimos ao seu enquadramento nas linhas de força do sistema colonial; os preços sobem pouco na colônia, a elevação é acentuada na metrópole, isto é, geram-se lucros excedentes — lucros monopolistas — que se acumulam entre os empresários metropolitanos.

É claro que o agravamento dos embates da guerra da Espanha com a Holanda repercutiu no comércio com o Brasil, então integrado na União Ibérica. As proibições se sucedem a atestar a crescente pressão do contrabando. Assim, em janeiro de 1605 restringiram-se novamente as licenças para a vinda de estrangeiros ao Brasil, ou antes, o envio de urcas ou navios, obrigando os solicitadores a submeterem suas pretensões ao Conselho da Índia⁽⁵⁷⁾, cujo presidente assinaria o passaporte no caso de concessão⁽⁵⁸⁾. Já a 18 de março do mesmo ano (1605) novas restrições: nenhum navio estrangeiro, qualquer que fosse a nacionalidade, poderia ir ao Brasil, Índia, Guiné e ilhas, nem a quaisquer outras terras descobertas ou por descobrir, abtindo-se excessão apenas para Madeira e Açores; os estrangeiros no ultramar português deviam mudar-se para Portugal no prazo de um ano, com penas severas de morte e confisco das propriedades para os transgressores⁽⁵⁹⁾. Se esta legislação por si só era naturalmente impotente para manter o exclusivo português que dependia na realidade de condições militares para enfren-

(57) Sobre o Conselho da Índia, vide Marcello Caetano — *Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império*, Lisboa, 1943, pp. 18-19.

(58) Cf. Arthur Cezar Ferreira Reis, *op. cit.*, p. 312.

(59) Lei de 18 de março de 1605. Cf. José Justino de Andrade e Silva — *Colecção chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa, 1854, vol. I, pp. 108-109.

tar a pressão holandesa, nem por isso fica menos patente a montagem do regime comercial exclusiva. Tais princípios incorporam-se às *Ordenações Filipinas*, livro .V, títulos CVII e CVIII⁽⁶⁰⁾. O contrabando certamente não cessou, mas a própria decisão dos Países Baixos de montarem uma companhia especial para as Índias Ocidentais⁽⁶¹⁾, e organizarem a ocupação militar do Nordeste açucareiro mostra que o contrabando não era suficiente para atender às forças de expansão da economia neerlandesa.

A Restauração (1640) marca uma fase de recuo do exclusivismo português no Ultramar⁽⁶²⁾. As condições políticas do governo restaurador, a posição de Portugal no quadro das relações internacionais explicam as concessões feitas à Holanda e Inglaterra em troca de aliança na luta contra a Espanha. Exatamente porque a colonização portuguesa no Brasil está já a esta altura montada dentro das linhas de funcionamento do sistema colonial, porque o comércio colonial se desenvolve segundo os mecanismos do sistema, é que as concessões de participação a estrangeiros se podem tornar a moeda forte com que Portugal metropolitano joga no seu esquema de alianças antiespanholas. O que se concede nos tratados com Inglaterra (1654, 1661) e Holanda (1641) é no fundo

(60) Cf. *Código Philippino, ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal...* (1603), ed. de Cândido Mendes de Almeida (Rio de Janeiro, 1870), pp. 1253-1259.

(61) E. Cordova-Bello — *Compañias holandesas de navegação, agentes de la colonización neerlandesa*. Sevilla, 1964. Cf. H. Wälden — *O Dominio Colonial Holandês no Brasil*. Trad. port. Rio de Janeiro, 1938, pp. 72 segs. S. Clough e Ch. Cole — *Economic History of Europe*, p. 164.

(62) Cf. Joel Serrão — "Em torno das condições económicas de 1640". Separata de *Vértice*, 1962.

a participação desses países no usufruto da exploração do sistema colonial português.

Por outro lado, paralelamente, o governo lusitano procurou organizar mais eficientemente seu sistema de exploração ultramarina, através sobretudo da criação do Conselho Ultramarino⁽⁶⁵⁾, que passava a superintender toda a atividade colonial. Assim, procurava-se ao mesmo tempo controlar ao máximo as concessões feitas. Na mesma linha, a instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil, em 1649⁽⁶⁴⁾. A partir de então, em meio à concorrência colonial que se acentuava entre as potências, forcejou tenazmente a Coroa portuguesa para minimizar as brechas abertas ao seu exclusivo colonial. Numa representação de 1672⁽⁶⁵⁾, os mercadores portugueses reclamavam providências, pois já encontravam os mercados brasileiros abastecidos quando lá chegavam seus navios; o alvará de 27 de novembro de 1684 proibia aos navios partidos das costas brasileiras encaminharem-se para quaisquer portos que não os portugueses⁽⁶⁶⁾. A ordem régia de 8 de fevereiro de 1711, na mesma linha, estabelecia que os navios estrangeiros (permitidos nos tratados) só pudessem vir nas frotas oficiais ou em caso de arribada forçada, prescrevendo rigorosas penas aos infrato-

(63) Cf. Marcello Caetano — *O Conselho Ultramarino. Esboço da sua História* — Rio de Janeiro, 1969, pp. 39 segs.

(64) Cf. Gustavo de Freitas — *A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)*, São Paulo, 1951.

(65) Cf. Arthur Cezar Ferreira Reis — "O comércio colonial e as companhias privilegiadas" in *História Geral da Civilização Brasileira*, dir. Sérgio Buarque de Holanda, t. 1, 2.º vol., p. 313.

(66) Alvará de 27 de novembro de 1684. Cf. J. J. de Andrada e Silva — *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, vol. X, pp. 25-26.

res⁽⁶⁷⁾. As medidas se sucedem, anulando paulatinamente as concessões, reduzindo a presença legal de estrangeiros aos casos de arribada forçada⁽⁶⁸⁾; culminando nos alvarás de 19/6/1772 e 12/12/1772 que, derogando concessões de 1765 e 1766, proíbem o comércio intercolonial, por ser "humma maxima geralmente recebia e constantemente praticada entre todas as nações, que da Capital, ou Metrópole Dominante, he que se deve fazer o Commercio, e Navegação para as colonias, e não as colonias entre si . . .".

Se examinarmos, agora, ainda que sucintamente, o regime das relações econômicas que se estabeleceu no processo da colonização espanhola na América, defrontamo-nos com os mesmos princípios e os mesmos mecanismos. A empresa indiana de Castela apresentava-se inicialmente como negócio exclusivo da Coroa, associada a Cristóvão Colombo⁽⁶⁹⁾. O alargamento da empresa reduz necessariamente a posição do descobridor audaz para uma posição insignificante, consolida o monopólio régio, que naturalmente abarca os súditos (castelhanos). Na realidade, a partir de 1503, com a instituição da Casa de Contratação de Se-

(67) Cf. *Collecção Chronologica de Leis Extravagantes, posteriores à nova compilação das Ordenações do Reino*. Coimbra, 1819, t. II, pp. 376-378.

(68) Cf. *Collecção das Leys, e Ordens, que prohibem os navios Estrangeiros assim os de Guerra, como os Mercantes, nos portos do Brasil, A.H.U.* (Lisboa), Códice 1.193. B.H. (Rio de Janeiro), Ms. 7 1, 6. Succedem-se os Alvarás, Cartas-Régias, Leis, Ordens, Provisões: 8/2/1711, 7/2/1714, 29/7/1715, 5/10/1715, 27/1/1717, 8/2/1717, 8/4/1718, 14/1/1719, 16/2/1719, 16/4/1719, 26/4/1719, 12/1/1724, 20/5/1736, 16/2/1740, 4/5/1757, 30/6/1757, 19/4/1761, 14/10/1761.

(69) São as famosas "Capitulaciones de Santa Fé". Cf. D. Ramos Perez — *Historia de la colonización española en América*, Madrid, 1947, pp. 34 segs.

vilha, todo o comércio com a América hispânica passa a fazer-se legalmente pelo porto andaluz: é o regime de porto único, só alterado no fim do século XVIII sob o despotismo ilustrado dos ministros de Carlos III⁽⁷⁰⁾. O importante órgão sevilhano, apesar de subordinado a partir de 1524 ao Conselho Real e Supremo das Índias, superintende todo o tráfico colonial espanhol, velando pelo monopólio. A pressão externa, a ação intensa da pirataria e do corso desencadeada pelas potências rivais que já na primeira metade do século XVI despontavam e se aparelhavam para a concorrência ultramarina, determinaram o enrijecimento do regime: a navegação espanhola, 1545, passou a ter periodicidade obrigatória, e entre 1564 e 1566 consolidou-se, enfim, o regime de frotas e galeões. A navegação se faz em comboios — “flotas” ou “galeones” — em épocas precisas, com rotas predeterminadas, e visando apenas portos privilegiados do mundo americano, de onde se procedia à redistribuição dos produtos vindos da metrópole. Vera Cruz, na Nova Espanha, Cartagena, na Tierra Firme, Panamá e Porto Bello, no Istmo, eram os centros privilegiados⁽⁷¹⁾. Resultava, por exemplo, que o abastecimento, de Buenos Aires e da região platina, se tinha de fazer exclusivamente pela via do Pacífico⁽⁷²⁾. O resultado do monopólio dos mercadores de Sevilha ou de seus associados foi, na formulação sintética do professor Céspedes del Castillo, “um regime de grandes

(70) Cf. Clarence Haring — *Comercio y Navegación entre España y las Indias*. Trad. esp. México, 1939, *passim*. E. Arilla Farias — *El Siglo Ilustrado en América*. Caracas, 1955.

(71) Cf. C. Haring, *op. cit.*, pp. 251 segs.

(72) Cf. Alice P. Canabrava — *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, São Paulo, 1944, pp. 26 segs.

lucros, que determinará nas Índias o aparecimento de um regime de altos preços”⁽⁷³⁾.

É claro que tal regime de uma inflexibilidade única provocava de imediato o desafio das potências rivais, que desde logo incentivaram o contrabando para a América espanhola. A partir do próprio Brasil-colônia se desenvolvia enormemente o comércio ilegal para a região platina, sobretudo no período da União Ibérica⁽⁷⁴⁾. Ingleses, franceses e holandeses não deram tréguas ao exclusivo castelhano, até que no século XVII fixaram-se nas Antilhas, montando economias concorrentes, e ao mesmo tempo firmando entrepostos para incentivar o tráfico de contrabando para as Índias de Castela. O sistema espanhol oferecia de fato flancos consideráveis; o mais importante certamente foi o tráfico negroiro para as colônias hispano-americanas. As dificuldades em fixar-se em entrepostos africanos levaram a coroa espanhola a tratar com mercadores estrangeiros o aprovisionamento de suas colônias⁽⁷⁵⁾. Foi particularmente violenta a concorrência neste setor altamente lucrativo do tráfico ultramarino. Portugueses, holandeses, franceses controlaram sucessivamente o “asiento”, enfim, negociado para a Inglaterra no tratado de Utrecht⁽⁷⁶⁾.

De qualquer forma, não pode haver dúvida de que a colonização espanhola se organizou, também ela, nas linhas do sistema colonial mercanti-

(73) Cf. G. Céspedes del Castillo — “La sociedad colonial americana en los siglos XVI y XVII”, in *Historia Social y Económica de España, y América*, dir. por J. Vicens-Vives (Barcelona, 1957), t. III, p. 479.

(74) Cf. Alice P. Canabrava, *op. cit.*, *passim*.

(75) Cf. Georges Scelle — *La Traite Nègre aux Indes de Castille*, Paris, 1906, t. I, p. 97 segs.

(76) G. Scelle — *op. cit.*, t. I, p. 481, t. II, pp. 455 segs.

lista, tendente a criar mecanismos aceleradores da primitiva acumulação capitalista. Que a Espanha não tenha conseguido assimilar essas vantagens, que elas ao fim e ao cabo se transferissem para as potências rivais decorre de condições particulares da situação metropolitana. Por outro lado, convém lembrar que o contrabando não exclui a realidade do sistema colonial: o que os empresários rivais, das outras potências, visavam era exatamente ao usufruto das vantagens desse sistema. Tanto é assim que a política colonial dessas mesmas potências (Holanda, França, Inglaterra) não diverge, na sua essência, daquela que se cristalizara na primeira fase da expansão ultramarina.

De fato, a competição ultramarina, iniciada desde cedo no nível puramente comercial, desdobrou-se, como vimos, em concorrência propriamente colonial a partir da instalação das colônias inglesas, francesas e holandesas. Já tratamos, posto que sumariamente, da experiência neerlandesa: no empenho de estabelecer linhas diretas do comércio com o Oriente, a experiência desse esforço levou à organização de uma companhia monopolista de comércio. A dominação holandesa no Oriente não tardou a transcender a ação puramente mercantil; a ocupação de grandes ilhas, como Java e Sumatra, deu lugar a uma ação colonizadora; passando-se à produção de especiarias. Tudo se processou, entretanto, nos quadros do monopólio da poderosa Companhia das Índias Orientais⁽⁷⁷⁾. O esquema expansionista para o Ociden-

(77) Cf. E. Coornaert — "The Chartered Companies", *Cambridge Economic History of Europe*, vol. IV (1967), pp. 223-275. E. Córdova-Bello — *Compañías holandesas de navegación, agentes de la colonización neerlandesa*, Sevilla, 1964, pp. 24 segs. George

te — para as Índias Ocidentais — não foi diverso; processou-se através da Companhia das Índias Ocidentais, sítio da primeira. Sob seu impulso e controle, além da dominação temporária no Nordeste brasileiro, promoveu-se a ocupação e exploração de Suriname e Curaçao⁽⁷⁸⁾.

A expansão marítima da Inglaterra, por seu lado, corre paralela com a formulação dos princípios mercantilistas. Já mencionamos Thomas Mun, defensor da Companhia inglesa das Índias Orientais; com ele se abre toda uma dinastia de teóricos (Josiah Child, Gee, Postlethwayt, para indicar apenas os mais representativos), que levaram a doutrina mercantilista ao mais alto grau de refinamento, e, no corpo do mercantilismo, a teorização do sistema colonial⁽⁷⁹⁾. A colonização inglesa, de fato, apresentou os mais variados matizes, assumindo formas às vezes discrepantes; não obstante, foi a Grã-Bretanha que levou de vencida a concorrência colonial durante o Antigo Regime, para se tornar, no século XIX, a potência imperial por excelência. Na primeira fase, como o Holanda e a França, lançou-se, no século XVI, a uma atividade parasitária: o curso sobre o comércio colonial espanhol. O início do século XVII marcou a expansão propriamente colonial em várias direções: para o Índico, através de uma compa-

Masselman — "Dutch colonial policy in the seventeenth century", *J. Econ. Hist.*, vol. XXI, 1961, pp. 445-468.

(78) Cf. H. Wägen — *O Domínio Colonial Holandês no Brasil*. Trad. port. São Paulo, 1958, pp. 78 segs.

(79) Cf. E. Lipson — *Economic History of England*, 5.ª ed. Londres, 1955, t. III, pp. 13 segs. J. E. Rees — "Mercantilism in the colonies", *Cambridge History of the British Empire*, dir. por J. H. Rose, A. P. Newton e E. A. Benians, vol. I (1960), p. 561 segs. Ch. M. Andrews — *The Colonial Period of American History*. New Haven, 1948, t. IV, p. 50 segs.

nhia monopolista (a *East India Company*); para a América Setentrional procurou-se canalizar os grupos dissidentes que se formaram ao longo das crises políticas e religiosas em meio às quais se processou a formação do estado moderno inglês. Deu isto origem a uma colonização peculiar nos quadros da expansão européia, as colônias de povoamento⁽⁸⁰⁾. Finalmente, no meado do século XVII, instalaram-se as *plantations* antilhãs⁽⁸¹⁾.

É com os famosos Atos de Navegação que se articula o sistema colonial inglês, o "Old Colonial System". O de 1651, sob Cromwell, já estabelecia que os produtos da América, Ásia e África só poderiam ser levados para a Inglaterra em navios ingleses ou das colônias inglesas; os produtos europeus, em navios ingleses ou do país de origem dos produtos, com o que se excluía o intermediário — o *carrying trade* holandês; estabeleciam-se algumas exceções, como as sedas italianas que poderiam ser recebidas a partir dos portos flamengos, ou os produtos das colônias espanholas e portuguesas que poderiam ser importados a partir dos portos ibéricos. Note-se que a exceção está a indicar as vinculações de interesses com Portugal e Espanha; efetivamente, tinha a Inglaterra interesse nessas importações, que permitiam em contra-

(80) Cf. A. P. Newton — "The great emigration, 1618-1648", *Cambridge History of British Empire*, t. I, pp. 136-182. S. E. Morison e H. S. Commager — *The Growth of American Republic*, N. York, 1960, t. I, pp. 57-91. H. U. Faulkner — *American Economic History*, 8.ª ed., N. York, 1954, pp. 48-54. Celso Furtado — *Formação Econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, 1959, pp. 31-35.

(81) Cf. J. A. Williamson — "The beginnings of an imperial policy", *Cambridge History of British Empire*, t. I, pp. 207-238. R. Sédillot — *Historia de las Colonizaciones*. Trad. esp. Barcelona, 1961, pp. 278 segs. Celso Furtado, *op. cit.*, pp. 36-44.

partida as manufaturas britânicas atingirem os mercados da América Latina, através das metrópoles. A outra via de penetração era o contrabando. Digno ainda de nota no ato cromwelliano é a integração num mesmo contexto de medidas visando o mundo colonial ultramarino (produtos da América, Ásia e África) e determinações sobre o comércio da Inglaterra com as outras potências européias, indicativo, sem dúvida, da coerência da política mercantilista, de que o sistema colonial é parte⁽⁸²⁾.

O ato de 1661, já sob a Restauração, indica a persistência da política mercantilista inglesa depois da queda de Cromwell. Definia navio inglês como aquele cujo mestre e 3/4 da tripulação eram ingleses; particularizava que os produtos das colônias inglesas só podiam ser transportados nesses navios, reafirmando a anterior determinação. Estabelecia, enfim, os "artigos enumerados" que das colônias britânicas só podiam sair para a Inglaterra ou outras colônias inglesas — e eram os produtos fundamentais do comércio ultramarino: açúcar, índigo, tabaco, algodão, madeira. Dois anos depois, o "Stape Act" (1663) proibia às colônias importarem em navios que não tocassem em portos ingleses, abrindo exceção para o vinho insulano, sal francês, cavalos da Escócia e Irlanda. Novo ato, em 1673, taxava os artigos enumerados que circulassem de uma para outra colônia. O sistema foi reafirmado em 1696, no ato destinado

(82) Cf. E. Lipson — *op. cit.*, III, pp. 116 segs. Morison-Commager — *op. cit.*, pp. 66-69. Ch. M. Andrews — "The acts of trade", *Cambridge History of British Empire*, I, pp. 268-299. P. Robertson — *Historia da Economia Americana*. Trad. port. Rio de Janeiro, 1967, t. I, pp. 70-71.

a "prevenir fraudes e regular abusos no comércio colonial" (*plantation trade*)⁽⁸³⁾.

Também em França, a primeira fase da expansão marítima se caracterizou, como na Inglaterra e Províncias Unidas, pela pirataria e pelo corso. Entrementes, realizaram-se tentativas mal-sucedidas de fixação e povoamento no Ultramar⁽⁸⁴⁾. Com Richelieu (1624/1642) a expansão adquiriu novo impulso e deu os primeiros frutos. Para o comércio e colonização ultramarinos, incorporavam-se companhias monopolistas: tais as companhias da Nova França (1627), das Ilhas da América (1635), da Senegâmbia (1641), do Oriente (1642)⁽⁸⁵⁾; os resultados não foram brilhantes, mas ficavam lançadas as primeiras bases. Com Colbert o mercantilismo francês — "colbertismo" — como ficou chamado — estruturou-se em amplo plano, onde eram simultaneamente atacados todos os setores da economia nacional; o colbertismo foi efetivamente o exemplo mais completo de aplicação simultânea da política mercantilista⁽⁸⁶⁾. A expansão ultramarina e colonial francesa organizou-se pois enquadrada no esquema monopolista: Colbert retomou a política de Richelieu, reorganizandoo as companhias privilegiadas, dando-lhes novo

(83) Cf. S. B. Clough — Ch. W. Cole — *Economic History of Europe*. Boston, 1952, p. 347. Ch. M. Andrews — *op. cit.*, p. 285.

(84) Cf. R. Sédillot — *Historia de las colonizaciones*, pp. 258 segs. G. Hardy — *Histoire de la colonisation française*, Paris, 1938, pp. 21 segs. Celso Furtado, *op. cit.*, pp. 30-35.

(85) Cf. Henri Hauser — *La pensée et l'action économique du Cardinal Richelieu*, Paris, 1944, pp. 120-142. G. Hardy — *op. cit.*, pp. 39. Lacour-Gayet — *Historia del comercio*, Trad. esp. t. III, pp. 242-251.

(86) Cf. S. B. Clough — Ch. W. Cole — *Economic History of Europe*, Boston, 1952, pp. 318-343. J. Morini-Comby — *Merchantisme et protectionisme*, Paris, 1930, pp. 60 segs.

e decisivo impulso. Assim, as companhias das Índias Orientais, das Índias Ocidentais, do Senegal, da Guiné, detinham o exclusivo das várias áreas do comércio ultramarino francês (comércio dos produtos orientais, dos produtos coloniais, do tráfico negroiro, etc.), e é nesse contexto que se firma a colonização francesa⁽⁸⁷⁾.

Quando atingimos pois a segunda metade do século XVII, isto é, quando se cristaliza e se define a situação da concorrência colonial entre as potências, está por seu turno organizada a exploração ultramarina num regime comercial que, apesar de variações e flutuações, apresentava no fundo o mesmo mecanismo fundamental. As tensões da concorrência, a luta das potências, o contrabando eram processos que operavam dentro do mesmo sistema básico, não negavam o sistema. Se visualizarmos em conjunto, de um lado, o capitalismo mercantil europeu em fase de grande expansão, de outro as economias coloniais periféricas, constatamos na essência o sistema de exploração destas por aquele; os conflitos se davam exatamente em torno do usufruto de suas vantagens, na redistribuição dos lucros comerciais e coloniais, ultramarinos em suma, entre as várias nações do Velho Mundo.

Fixemos, portanto, o mais nitidamente possível, o *mecanismo básico* do regime comercial, eixo do sistema da colonização da época mercantilista⁽⁸⁸⁾. O "exclusivo" *metropolitano do comércio*

(87) Cf. Georges Hardy — *op. cit.*, pp. 48-70. H. Deschamps — *Méthodes et doctrines coloniales de la France*, Paris, 1953, pp. 34-72. Gaston Martin — *Histoire de l'esclavage dans les colonies françaises*, Paris, 1948, pp. 10-24.

(88) Cf. E. J. Hamilton — "The role of monopoly in the overseas expansion and colonial trade of Europe before 1800", *Ann. Econ. Rev.*, vol. XXXVIII, 1948, pp. 33-53.

colonial consiste em suma na *reserva do mercado das colônias para a metrópole*, isto é, para a burguesia comercial metropolitana. Este o mecanismo fundamental, gerador de lucros excedentes, lucros coloniais; através dele, a economia central metropolitana incorporava o sobreproduto das economias coloniais, anclares. Efetivamente, detendo a exclusividade da compra dos produtos coloniais, os mercadores da mãe-pátria podiam deprimir na colônia seus preços até ao nível abaixo do qual seria impossível a continuação do processo produtivo, isto é, tendencialmente ao nível dos custos da produção; a revenda na metrópole, onde dispunham da exclusividade da oferta, garantia-lhes sobrelucros por dois lados — na compra e na venda. Promovia-se, assim, de um lado, uma transferência de renda real da colônia para a metrópole, bem como a concentração desses capitais na camada empresária ligada ao comércio ultramarino. Reversivamente, detentores da exclusividade da oferta dos produtos europeus nos mercados coloniais, os mercadores metropolitanos, adquirindo-os a preço de mercado na Europa, podiam revendê-los nas colônias no mais alto preço acima do qual o consumo se tornaria impraticável; repetia-se pois aqui o mesmo mecanismo de incentivo da acumulação primitiva de capital pelos empresários da mãe-pátria. Para compreendermos em todas as suas dimensões esse processo de acumulação originária, precisamos ainda de elementos que serão analisados adiante, no seu devido lugar; adiante-mos porém, desde já, que a estrutura sócio-econômica que se organiza nas colônias, a produção escravista e a decorrente concentração da renda nas

camadas dominantes, que possibilitam o funcionamento do sistema.

Particularizemos ainda o mecanismo cuja essência definimos acima. O exclusivo metropolitano, bem como a subordinação da colônia, podem ter várias graduações, complicando-se o esquema de diversas maneiras. De fato, o “exclusivo” da transação ultramarina, no seu limite, pode pertencer a um empresário único; é o caso, por exemplo, dos monopólios régios, os “estancos”, ou a situação da coroa portuguesa na primeira fase do comércio oriental. Neste caso, o empresário único detém a exclusividade da compra dos produtos externos, isto é, da procura desses produtos no mercado externo (trata-se aí, em termos técnicos, de um “monopônio”); detém, também, naturalmente, a exclusividade da oferta dos produtos no mercado da economia central (“monopólio”, tecnicamente falando). O mais comum é a exclusividade do comércio colonial pertencer à classe empresária mercantil da metrópole. Neste caso, trata-se do privilégio de um grupo de empresário, os mercadores da metrópole. Na colônia, esse grupo detém então a exclusividade da compra dos produtos coloniais (isto é, “oligopônio”), bem como da venda dos produtos europeus no mercado colonial (quer dizer, “oligopólio”): a situação típica do sistema colonial, se quiséssemos classificá-la tecnicamente, seria pois a do “oligopônio-oligopólio” ou “oligopólio bilateral”⁽⁸⁹⁾. Intermediariamente, entre o agente único e o “exclusivo”

(89) Sobre regimes de mercado, Cf. Jean Marchal — *Le mécanisme des prix*. 2.^a ed. Paris, 1961, pp. 257 seqs. G. Stigler — *La teoria de los precios*. Trad. esp. Madrid, 1955, pp. 235 seqs.

simples, isto é, de toda a classe dos mercadores metropolitanos, pode a "exclusividade" ficar res-trita a um determinado grupo de empresários metropolitanos, como no caso do sistema espanhol de porto único, que privilegiava os mercadores ligados ao comércio sevilhano. As companhias de comércio colonial situam-se também nesta posição intermediária: na realidade, privilegiavam uma fração dos mercadores metropolitanos. Nos mercados metropolitanos, por sua vez, a situação podia variar: se o grupo ligado ao comércio ultramarino vendia os produtos coloniais em condições de monopólio ou oligopólio, a preços naturalmente altos, promovia-se uma transferência de renda da população global da mãe-pátria para os empresários ligados ao comércio colonial; se revendiam os produtos noutra nação nas mesmas condições, a transferência se fazia de fora das fronteiras nacionais para dentro, concentrando-se sempre na mesma camada empresária privilegiada; se, porém, têm de fazê-lo em condições de concorrência com outras nações, esse canal de acumulação declina ou pode transferir-se para outras nações. Iguualmente, a compra dos produtos europeus para aprovisionamento da colônia se podia fazer em condições mais ou menos favoráveis; é para notar-se, porém, que se os produtos de abastecimento da colônia eram adquiridos fora da metrópole, ou em outros termos, quando a metrópole não produz o abastecimento das colônias, este canal de acumulação naturalmente tende a se bloquear.

Algumas objeções, entretanto, se podem fazer a esta linha de interpretação. Elas se ligam a mecanismos operantes ao longo de toda a Época

Moderna, e que, segundo alguns autores⁽⁹⁰⁾, contrariariam o funcionamento do sistema: tratados concedendo vantagens comerciais no Ultramar a outras potências, licenças a mercadores estrangeiros e, enfim, o contrabando. A nosso ver, contudo, tais ocorrências não desmentem, antes confirmam, nossa análise.

De fato, tais licenças e concessões pressupõem o mecanismo de exploração colonial gerador de superlucros. Do contrário, o que se estaria na realidade concedendo? Se um monarca, carente de recursos financeiros, vende eventualmente licenças a mercadores estrangeiros, ou se um estado metropolitano, por injunções políticas (como Portugal, logo após a restauração), permite, através de tratados, a mercadores de outras nações comerciarem nas suas colônias, na realidade, está ocorrendo uma transferência das vantagens, dos estímulos econômicos, do sistema colonial. Não se estabelece, assim, uma autêntica concorrência. E, aliás, a possibilidade de um comércio mais altamente lucrativo que tornava tais licenças e concessões tão amplamente desejáveis, a ponto de se moverem guerras pela sua obtenção.

O contrabando envolve uma situação efetivamente mais complexa, mas, quanto a nós, confirmadora, ainda assim, da análise que apresentamos. É de todo óbvio que o contrabando envolvia sempre sérios riscos: prisão, confisco das mercadorias e navios, etc. Ora, o que podia não obstan-te mover os mercadores a correr tais riscos e se empenharem no comércio ilegal — senão a expectativa dos superlucros coloniais? O contraban-

(90) Por exemplo, o já citado F. Mauro — *Nova História e Novo Mundo*, pp. 61-64.

do, portanto, também pressupõe o mecanismo básico em vez de negá-lo. É certo que o contrabandista devia, para encontrar campo para suas atividades, oferecer preços um tanto melhores pelos produtos coloniais, bem como oferecer produtos europeus a preços mais baixos do que os mercadores metropolitanos. Mas nunca num nível que significasse uma perfeita concorrência comercial, pois do contrário o que os compensaria dos altos riscos? Os capitais se canalizariam para outros setores de igual lucratividade e menos riscos. Assim, parece certo que o contrabando envolvesse um abrandamento do sistema, mas não sua supressão. O mecanismo básico persiste sempre como elemento explicativo de todo esse movimento.

Em suma, concessões, contrabando, parecem-nos fenômenos que se situam mais na área da disputa entre as várias metrópoles européias para se apropriarem das vantagens da exploração colonial — que funciona no conjunto do sistema, isto é, nas relações da economia central européia com as economias coloniais periféricas. Não atingem, portanto, a essência do sistema de exploração colonial.

São variações em torno do elemento fundamental do sistema: em última instância, o regime do comércio colonial — isto é, o exclusivismo metropolitano do comércio colonial — constituiu-se, ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, no mecanismo através do qual se processava a apropriação por parte dos mercadores das metrópoles dos lucros excedentes gerados nas economias coloniais; assim, pois, o sistema colonial em funcionamento, configurava uma *peça da acumulação primitiva* de capitais nos quadros de desenvolvimento do

capitalismo mercantil europeu. Com tal mecanismo, o sistema colonial ajustava pois a colonização ao seu sentido na história da economia e da sociedade modernas.