

tamento prático, a ideologias gastas e que morreram com elas. Não foi este o seu destino na antiguidade. Em comparação com a «ética protestante» de Weber, a sua mentalidade pode ter sido não produtiva; mas não era de forma alguma não aquisitiva. Podiam dar-se ao luxo de uma opção moral e tornar-se ainda mais ricos, não mais pobres.

V

CIDADE E CAMPO

O atraso e a bruteza dos europeus ocidentais fora da Itália, explicava o geógrafo grego Estrabão, decorre do seu modo de vida baseado na caça, no pastoreio e nas incursões mútuas. Uma vez convertidos (ou compelidos) a uma existência pacífica e sedentária, desenvolver-se-á o urbanismo e tornar-se-ão civilizados⁽¹⁾. Embora Estrabão escrevesse no princípio da nossa era, repetia a boa velha doutrina grega (e romana). Os gregos e os romanos nunca se cansaram de louvar a excelência moral da agricultura, mas simultaneamente insistiam em que a civilização exigia a cidade. Não estavam a ser contraditórios: note-se que Estrabão via a agricultura, não o comércio ou a manufatura, como o prelúdio para a estabilidade e para o urbanismo. A verdadeira cidade na antiguidade clássica incluía quer a *chora*, o interior rural, quer um centro urbano onde residiam as melhores pessoas e onde estavam instalados os cultos públicos e a administração da comunidade. Conceptualmente eram ambos de tal forma complementares que mesmo os monarcas helenísticos absolutistas reconheciam a «liberdade» da *chora* pertencente às recém-criadas cidades gregas das regiões orientais; as terras municipais estavam isentas dos direitos de domínio reais exercidos sobre todo o território do reino.

1 A formulação mais explícita surge brevemente em 4.1.5, mas o tema recorre com alguma frequência; ver A. N. Sherwin-White, *Racial Prejudice in Imperial Rome* (Cambridge 1967) pp. 1-13.

Mas o que é uma cidade? Os geógrafos modernos têm sido incapazes de obter uma «definição padronizada» (2). Evidentemente, isso não preocupava Estrabão, nem mesmo quando protestava (3.4.13) contra aqueles escritores que confundiam as grandes aldeias (*komai*) da Península Ibérica com «cidades». O seu público não precisava de uma definição. Um escritor grego posterior, Pausanias, rejeitou as pretensões de uma cidadezinha no centro da Grécia para ser chamada *polis*: «Não tem edifícios públicos, nem teatro, nem agora, nem água de fonte, e onde as pessoas vivem em casebres que parecem cabanas de montanha nos bordos de uma ravina» (10.4.1). Também o seu público teria compreendido. A definição estético-arquitectural servia como resumo de uma definição político-social: uma «cidade genuína» era um centro político e cultural, agora certamente com uma autonomia bastante limitada, em contraste com a orgulhosa independência das antigas *poleis* gregas, mas ainda um local onde os bem-nascidos e educados podiam viver uma existência civilizada, uma vida de *urbanistas*, em termos romanos, em que podiam dominar os assuntos municipais se não já toda a gama das actividades do estado. A mera dimensão não era um critério: muitas cidades genuínas não eram maiores que aldeias em população ou área. E a economia também não entrava em consideração, salvo na medida em que os bens materiais indispensáveis à vida amena e civilizada tinham que estar disponíveis de uma maneira ou de outra (3).

2 R. F. Pahl, em R. J. Chorley e P. Haggett (orgs.), *Models in Geography* (Londres 1967), p. 237; cfr. H. J. Gans, «Urbanism and Suburbanism as Ways of Life: a Re-evaluation of Definitions», em A. M. Rose (org.), *Human Behavior and Social Processes* (Londres 1962) pp. 625-48, esp. pp. 643-4. Ver em geral W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus* vol. I i (5.ª ed. Munique e Leipzig 1922) cap. 9.

3 N. J. G. Pounds, «The Urbanization of the Classical World», *Annals of the Amer. Assn. of Geographers* 59 (1969) 135-57, tenta estabelecer uma distinção «funcional» entre cidades e aldeias antigas, e sublinha correctamente a continuação da «função agrícola» das primeiras na grande maioria dos casos. Contudo, satisfaz-se com um critério estético-arquitectónico, deixando de lado a dimensão política,

Havia, é claro, definições administrativas formais de uma *polis* ou de uma *civitas* na antiguidade, como em qualquer país moderno. Este aspecto não interessava Estrabão, como não interessará ao historiador económico. Estamos obviamente de acordo com Estrabão quando ele diz que uma mera aglomeração de pessoas não constitui uma cidade. De outra forma, nessa base, a Ítaca homérica, uma cidade episcopal da Alta Idade Média, uma prisão ou um grande exército, tudo seriam cidades: há prisões modernas onde os presos são mais numerosos que os habitantes de muitas cidades gregas. Mas vamos mais longe que Estrabão (e que qualquer outro autor antigo) para fazer uma pergunta totalmente diferente. Qual é a relação económica entre a cidade e o campo? A resposta não será a mesma para Atenas e Esparta como não o será nos nossos dias para Roma e Génova. Quando Martinho Lutero, na sua *Exortação à Nobreza Cristã da Nação Alemã*, vociferava «O Anticristo tirará os tesouros do mundo, como está escrito... Se temos razão em enforcar e decapitar os ladrões, porque deixaríamos sem castigo a cupidez de Roma? É ela o maior ladrão que alguma vez surgiu ou surgirá à face da terra», fazia, para os seus próprios fins, uma importante observação histórica. Desde os tempos em que Roma se tornou uma cidade imperial até hoje ela foi sempre uma cidade parasita, vivendo de doações, rendas, impostos e tributos. Isto não faz com que Roma não seja uma cidade, mas apenas uma cidade diferente de Génova.

Hipoteticamente a relação económica entre uma cidade e a sua cintura agrícola — partiremos de uma cidade isolada — pode estender-se por um largo espectro, que pode ir do completo parasitismo à simbiose total. Todos os residentes de uma cidade que não estão directamente empenhados na

e a sua tentativa de calcular a população a partir das superfícies ocupadas e, na Grécia clássica, da quantidade de tributo pago a Atenas, é indefensável do ponto de vista metodológico. Sobre os aspectos administrativos e arqueológicos das cidades gregas a obra mais completa e sofisticada é Roland Martin, *L'Urbanisme dans la Grèce ancienne* (Paris 1956); cfr. R. E. Wycherley, *How the Greeks Built Cities* (2.ª ed. Londres 1962).

produção primária vão buscar os alimentos e as matérias-primas aos produtores no campo. Todas as cidades são, neste sentido, centros de consumo. A questão é pois saber se as cidades antigas eram, como Max Weber pensava, essencialmente centros de consumo (4). Por outras palavras, como é que as cidades pagavam aquilo que iam buscar ao campo? A cidade parasita pagava pela mera restituição de parte ou todas as rendas e impostos que anteriormente tinha retirado ao campo; a relação totalmente simbiótica seria representada por igual pagamento em produção urbana e serviços. Podem construir-se um certo número de modelos em que as variantes principais são a distribuição da população, a quantidade da produção rural, a quantidade da produção urbana e a proporção de cada uma transferida para a outra. Excluem-se as manufacturas e os serviços urbanos destinados unicamente ao consumo urbano: economicamente é irrelevante para um rendeiro que o pão que o seu proprietário come, feito com o trigo que recebe de renda, seja cozido na sua própria casa ou por um padeiro a quem ele paga para isso.

O modelo complica-se depois porque a unidade cidade-campo isolada existe apenas nas sociedades muito primitivas ou na imaginação de autores utópicos. As necessidades de uma cidade podem ultrapassar a capacidade de produção alimentar do seu próprio *hinterland*. De qualquer forma não há muitas cidades que sejam auto-suficientes em madeira, metais, sal, especiarias, já para não falar de escravos, peles, pedras semi-preciosas e outros bens que se tornaram necessários à sociedade civilizada. Mesmo os acérrimos defensores das vantagens morais da auto-suficiência reconheciam esse infeliz facto da vida (5). Mais uma vez perguntamos: como paga a

4 M. Weber, «Agrarverhältnisse im Altertum», no seu *Gesammelte Aufsätze zur Sozial und Wirtschaftsgeschichte* (Tübingen 1924) pp. 1-228, à p. 13 (cfr. p. 6). Ver agora o meu «The Ancient City, from Fustel de Coulanges to Max Weber and Beyond», *Comparative Studies in Society and History* 19 (1977).

5 Será suficiente citar Platão, *República* 370E-371A; Aristóteles, *Política* 1327a25-31.

cidade? E mais uma vez a resposta é um espectro de possibilidades que vão do raid de Ulisses a Ismaros, onde, diz ele (Homero, *Odisseia* 9.39-42), «Saqueei a cidade e matei os homens; tomando as mulheres e muita mercadoria, dividimo-las entre nós», até um perfeito equilíbrio de comércio. Alguns historiadores pensam, embora não seja essa a minha opinião, que o mundo de Ulisses era um País das Maravilhas que não deveria ser integrado num estudo histórico sério. Mas César, na Gália, era suficientemente histórico e real, tal como o Império que fornecia sessenta por cento do rendimento público ateniense no século V a.C. (Tucídides 2.13.3) ou o dízimo dos cereais da Sicília com o qual os habitantes de Roma durante algum tempo fabricaram o pão que comiam. Os modelos primitivos adequados à cidade isolada deverão portanto ser modificados por outras variáveis: rendas, impostos e tributos provenientes de fora do território imediato da cidade; produção, urbana e rural, para exportação; facilidades de transporte. Não se pode também ignorar a política, mesmo numa análise «puramente económica». A bem sucedida expansão romana libertou a terra italiana dos impostos, um caso de uma variável externa — o tributo — que anula outra — as imposições internas sobre as zonas rurais.

Havia também certas constantes: em primeiro lugar, o boi. O boi era o principal animal de tracção na antiguidade, seguido de perto pela mula e pelo burro. O cavalo quase não era utilizado. Os três são lentos e comem muito. Os dados sobre transportes, no édito de Diocleciano sobre preços máximos, implicam que um carro de carga de 600 kgs. de trigo duplicava de preço em 480 kms. e que um carregamento de cereais por mar de uma ponta à outra do Mediterrâneo custaria menos (ignorando os riscos) que acarretá-lo 120 kms. por terra (6). Um estado podia permitir-se alugar bois para o fim extraordinário de transportar blocos de mármore para as colunas

6 Ver Jones, *LRE* pp. 841-2 e em geral cap. 21; Duncan-Jones, *Economy*, apêndice 17. Cfr. Catão, *De agricultura* 22.3, mais de 400 anos antes, sobre o custo do transporte em carros de bois de uma prensa de azeite.

dos templos, utilizando em média trinta juntas por cada bloco (7), e podia executar outras tarefas extraordinárias, sobretudo quando exigidas por necessidades militares. Mas os particulares não podiam normalmente transportar mercadorias volumosas por longas distâncias em terra, e entre as comunidades só as mais ricas e poderosas o podiam fazer. [A maior parte dos produtos de primeira necessidade são volumosos — os cereais, a cerâmica, os metais, a madeira — e assim as cidades não podiam, com segurança, ultrapassar a capacidade de produção do seu *hinterland* imediato a menos que tivessem acesso directo a vias aquáticas.]

Nem mesmo as célebres estradas romanas construídas por razões militares e políticas, e não comerciais, faziam alguma diferença significativa, visto os meios de tracção serem os mesmos. Foram os muitos rios da Gália, não as estradas, que provocaram os comentários dos autores romanos e facilitaram o desenvolvimento das cidades do interior (8). E na Ásia Menor, Plínio, na sua missão para o imperador Trajano, nos princípios do século II, escrevia de Nicomédia, uma cidade-porto no golfo de Ismir, na ponta leste do mar de Mármara, propondo a construção de uma complexa rede de canais que unisse o lago Sofon ao Oriente (com uma saída natural para o mar Negro), ao mar de Mármara. Através do grande lago, explicava Plínio (*Epístolas* 10.41.2), «o mármore, os alimentos e a madeira para construção são transportados a baixos preços e com pouco esforço até à estrada, mas aí têm que ser levados até ao mar em carros, o que dá muito trabalho e grandes despesas». A estrada era nada menos que a principal estrada romana que partia de Nicomédia para leste,

7 O resumo mais completo do material é A. M. Burford, «Heavy Transport in Classical Antiquity», *EcHR*, 2nd. ser., 13 (1960), 1-18.

8 Ver L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine* (Paris 1913); cfr. A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, vol. II ii (Paris 1934) caps. 12-3; Y. Burnand, «Un aspect de la géographie des transports dans la Narbonnaise rhodanienne: les nautes de l'Ardèche et de l'Ouvèze». *Revue archéologique de Narbonnaise* 4 (1971) 149-58.

eventualmente até Ancara e mais longe ainda; a distância do lago a Nicomédia e ao mar era de cerca de 18 quilómetros (9). Isto pode ajudar a explicar porque é que a fome de Antioquia em 362-3 atingiu proporções tão desastrosas quando havia cereais disponíveis a oitenta quilómetros, através de uma outra boa estrada romana. A acumulação e a especulação desempenharam o seu papel, sem dúvida, mas o frequente fenómeno das fomes, quando havia abundância nas proximidades, não se pode atribuir apenas à cupidez.

É praticamente certo que, fora o estado, o campesinato era, dentro de estreitos limites, o principal beneficiário das estradas romanas. Assim, embora a construção de estradas no sudeste romanizado da Bretanha estimulasse o desenvolvimento de aldeias, a distância média entre um pequeno mercado local e a periferia da sua «área tributária» manteve-se à distância máxima padrão que é preferida sempre que os meios de transporte são primitivos, ou seja, seis a oito quilómetros (10). Os camponeses (e não só os camponeses) são dirigidos por aquilo a que a geografia chamou «a lei do menor esforço» ou «o princípio do esforço mínimo» (11). E os camponeses, nem é preciso dizê-lo, não podiam socorrer uma grande cidade em tempo de fome ou abastecer Nicomédia com a sua madeira e o seu mármore.

9 Ver F. G. Moore, «Three Canal Projects, Roman and Byzantine», *American Journal of Archaeology* 54 (1950) 97-111; Sherwin-White, *Pliny* pp. 621-625 (que incorrectamente refere a distância como sendo de 18 milhas).

10 Ver I. Hodder e M. Hassall, «The Non-Random Spacing of Romano-British Walled Towns», *Man* 6 (1971) 391-407, à p. 404, que constitui a única tentativa que conheço de examinar uma região antiga à luz da teoria moderna dos lugares centrais, sobre a qual ver B.J.L. Berry, *The Geography of Market Centers and Retail Distribution* (Englewood Cliffs, N. J., 1967); Chorley and Haggett, *Models*, cap. 9. A importante crítica desta teoria por J. E. Vance, Jr., *The Merchant's World: the Geography of Wholesaling* (Englewood Cliffs, N. J., 1970), parece-me ser pouco relevante para a economia antiga, como demonstram as suas poucas e superficiais notas sobre o assunto.

11 B. J. Garner, em Chorley e Haggett, *Models*, p. 304.

Quem quer que, na antiguidade, esquecesse estes factos elementares da vida encontrava-se rapidamente na ruína. Marco António esqueceu-os quando permitiu que os seus 200 000 homens na Grécia ocidental fossem bloqueados por Agripa em 31 a.C., o que teve como consequência inevitável a fome, a doença e a deserção apesar de todos os seus esforços para arranjar géneros por todos os meios possíveis, de tal forma que na batalha de Actium se encontrou, desesperadamente, sem homens. Os imperadores romanos nunca os esqueceram. A expansão romana para a Europa ocidental e do nordeste afastou pela primeira vez o mundo antigo do Mediterrâneo e dos seus tributários. Mas havia rios navegáveis; as principais povoações fizeram-se ao longo das suas margens e eram um factor da maior importância em todos os cálculos logísticos militares, tal como na criação dos grandes complexos de moagem de cereais na região de Arles⁽¹²⁾. Quando era necessário estacionar exércitos longe do mar ou dos rios, a população local era forçada a sustentá-los, sem preocupação alguma pela relação entre a produção agrícola local e as exigências do exército. Os exércitos romanos podiam cobrir longas distâncias pelas estradas; mas nem a alimentação nem a roupa nem as armas podiam chegar-lhes de longas distâncias através dessas mesmas estradas.

O transporte por água, em suma, e especialmente o transporte por mar criou possibilidades radicalmente novas para a cidade antiga. Em primeiro lugar as importações de alimentos e outras mercadorias volumosas permitiram um aumento substancial do tamanho da população, já não limitada pela produção agrícola local, e uma melhoria na qualidade da vida através de uma maior variedade de géneros e uma maior abundância de escravos para o trabalho doméstico e

12 F. Benoit, «L'usine de meunerie hydraulique de Barbegal (Arles)» *Revue archéologique*, 6.^a série, 15 (1940) 18-80. Cfr. o elogio por Libânio (*Orações* 18.83) do imperador Juliano por ter restaurado o Reno inferior como uma via pela qual os cereais da Bretanha chegavam aos exércitos.

produtivo. Tanto a população como as comodidades seriam em seguida estimuladas pela atracção inevitável de uma população secundária, artesãos, artistas, professores e turistas. Podia haver também um efeito de *feedback* no campo, na medida em que os bens importados permitiam uma exploração mais eficiente das maiores propriedades (embora não das terras dos camponeses) por meio da especialização, o que não era realmente possível em comunidades mais ou menos isoladas e auto-suficientes. Podemos perguntar se as rosas, violetas e pavões das *villas* perto da cidade de Roma (Varrão, *De re rustica* 3.2) teriam sido toleradas se a cidade não fosse abastecida em cereais pela província. A cidade antiga tinha relutância em deixar o abastecimento de alimentos ao acaso ou ao jogo livre dos mercados, pelo menos enquanto a cidade se manteve uma comunidade genuína e autónoma. Mesmo a Atenas clássica considerou um crime capital exportar os cereais produzidos no seu território, apesar de controlar o mar Egeu e, portanto, as importações maciças de trigo do sul da Rússia (e de outros locais).

Não apressemos as coisas. A dialéctica da relação cidade-campo-mar é complexa, o ritmo de desenvolvimento é lento e por vezes sem êxito. O acesso fácil ao mar ou a um rio importante era somente uma condição necessária ao crescimento mas não uma condição suficiente. O grande porto de Atenas, o Pireu, foi uma criação do século V e o ímpeto original foi-lhe dado pelo programa de Temístocles para a construção de navios para os quais a praia de areia de Falero já não era apropriada. Brundisium (a moderna Brindisi) não conseguiu tornar-se um centro importante embora fosse o melhor porto a sul de Ancona na costa oriental da Itália, no lado voltado para a Grécia e para o Oriente. Ainda mais a norte, Ravena, na foz do Pó, tinha um esplêndido porto que, dizia-se, podia dar guarida a 250 navios (Dio Cássio 55.33), mas nunca se tornou um certo comercial.

A cidade de Roma fornece o testemunho mais notável. Roma fica junto ao Tibre a 25 ou 30 quilómetros de Ostia, na costa. No entanto, Roma conquistara a Itália e derrotara Cartago antes de Ostia se começar a desenvolver como seu

porto comercial ⁽¹³⁾. O primeiro interesse de Roma por Ostia no século IV a.C. foi militar e defensivo. Depois, no século III, surgiu a necessidade de uma armada para as guerras com Cartago. Nesse momento crítico, Roma, como dizia, exagerando um pouco, uma autoridade antiga, «não dispunha de nenhum navio de guerra, nem mesmo de uma simples galera», nada conhecia de barcos nem de construção de navios e não tinha cidadãos que soubessem remar, andar à vela ou lutar no mar ⁽¹⁴⁾. Isto mais de dois séculos depois do cartaginês Hanno ter navegado ao longo da costa ocidental de África, pelo menos até à Serra Leoa.

A vitória sobre Aníbal, no fim do século III a.C., constituiu uma linha divisória não só na história política de Roma mas também na sua história urbana. O círculo oligárquico dirigente, a *nobilitas* como logo passou a ser chamado, adquiriu extensas parcelas de *ager publicus* e necessitava de trabalho escravo; adquiriu também gostos e hábitos caros, para as suas políticas internas e para consumos de luxo, que aumentavam em progressão geométrica. Os espectáculos de gladiadores, por exemplo, foram originalmente introduzidos para as cerimónias fúnebres: o primeiro de que há notícia, em 264 a.C., envolveu apenas três pares de gladiadores; mas em 216 já se fala em vinte e dois pares e em 174 a.C. em setenta e quatro pares, numa celebração que durou três dias ⁽¹⁵⁾. Entretanto os escravos e os camponeses expropriados aumentavam rapidamente a população da cidade e tinham que ser alimentados, vestidos e alojados (e os homens livres divertidos). Não era já possível confiar, como nos séculos passados, no *hinterland* imediato e nos pequenos barcos costeiros que vinham do porto de Puteoli, na baía de Nápoles, e subiam o Tibre até Roma. Assim, a cidade-porto de Ostia tornou-se finalmente, em di-

13 Ver R. Meiggs, *Roman Ostia* (2.ª ed. Oxford 1973) cap. 3.

14 Políbio 1.20-21; ver J. H. Thiel, *A History of Roman Sea-Power before the Second Punic War* (Amsterdão 1954).

15 L. Friedländer, *Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms*, 10.ª edição por G. Wissowa (reedit. Aalen 1964) II 50-76.

menção, a única rival de Alexandria e Cartago e floresceu durante quatro séculos até se afundar num pântano malárico.

É portanto mais correcto dizer que Roma se voltou para o mar por se ter tornado uma grande cidade e não o contrário. Roma não era muito típica, pois era uma cidade parasitária completa (embora apenas em proporções não tivesse rival). Ninguém pretenderá que Roma pagava em produção uma minúscula fracção que fosse das suas importações maciças. Mas o que acontecia com as cidades que não dispunham de saques provinciais e tributos com que equilibrar as suas contas? Um grupo significativo deve ser focado imediatamente, o das cidades que, pela sua situação, eram centros de distribuição e pontos de transferências, que iam buscar rendimentos substanciais a direitos de portagem e de utilização de portos e docas, assim como aos serviços requeridos pelos mercadores e tripulações dos navios em trânsito. Os navios antigos preferiam normalmente fazer curtas viagens sempre que isso era possível: as condições peculiares dos ventos e correntes no Mediterrâneo, a ausência do compasso, a limitada capacidade de bolinar, o pouco espaço para armazenar alimentos e água fresca eram factores que contribuíam para isso. Daqui a importância de Rodes, que no período helenístico foi o exemplo mais notável de um porto de passagem. Quando, em meados do século II a.C., Roma decidiu por razões políticas dominar Rodes, fê-lo utilizando o simples estratagema de declarar a ilha de Delos um porto livre e melhorando aí as instalações portuárias. Em breve Rodes se queixava de que o efeito nos seus rendimentos públicos fora uma redução de um milhão de dracmas por ano para 150 000 ⁽¹⁶⁾. Este drástico declínio no volume do tráfego, oitenta e cinco por cento, de que os mercadores de Rodes não estavam protegidos, visto os estados antigos cobrarem taxas portuárias a cidadãos e a estrangeiros em igual medida, teria tocado também todos os serviços subsi-

16 Políbio 31.7.10-12; ver J. A. O. Larsen, em Frank, *Survey IV* 355-6, para um breve e claro resumo, e E. S. Green, «Rome and Rhodes in the Second Century B.C.: a Historiographical Inquiry», *Classical Quarterly* 25 (1975) 58-81, para o contexto.

diários, tudo junto representando um duro golpe na economia de Rodes, privada ou pública.

Havia outras cidades comerciais: pensa-se em Egina, em Quios, um centro do comércio de escravos (17), ou em Marseilha, um entreposto para os produtos destinados aos, e provenientes dos, bárbaros do interior (18). Mas estes eram casos especiais. As cidades antigas na sua maioria continham agricultores, fossem eles produtores directos ou *gentlemen farmers*, homens cujo interesse económico residia principalmente, e por vezes exclusivamente, na terra, coração da sua cidadania. Não poucas cidades importantes eram, num certo sentido, inteiramente agrárias, quer dizer, a terra era a sua única fonte de riqueza e o seu excedente agrícola pagava os metais que importavam, os escravos e os luxos: Tebas por exemplo, ou Acragas (a Agrigentum romana), a segunda cidade da Sicília, ou Cirene, e a um nível inferior Pompeia. Pouco mais é preciso dizer àcerca delas no contexto presente, ou de cidades que se ocupavam de uma área agrícola contínua mais extensa que o «seu próprio território», por exemplo na Campânia; ou dessas cidades em que um vasto pessoal militar e administrativo aumentou o sector de consumo nos períodos romano e helenístico, tais como Antioquia na Síria ou Sirmium (a moderna Mitrovica), junto do rio Save, uma pequena colónia que teve um breve período de desenvolvimento sensacional como uma das capitais imperiais no século IV.

Chegamos, finalmente, ao grupo mais interessante, mais difícil e talvez mais significativo, as cidades que tinham uma base agrícola insuficiente e uma economia genuinamente «mis-

17 Aristóteles, *Política* 1291b24, diz apenas que Quios era um exemplo (juntamente com Egina) de uma cidade mercantil, mas que a chave era o comércio de escravos parece-me decorrer da afirmação de Tucídides (8.40.2) de que Chios tinha o maior número de escravos na Grécia depois de Esparta e da curiosa tradição, que remonta pelo menos ao historiador do século IV a.C. Teopompo, que era natural da ilha, segundo a qual os chiotas tinham sido os primeiros gregos a comprar escravos (Athenaeus 6.264C-266F).

18 Ver E. Lepore, «Strutture della colonizzazione focea in Occidente», *Parola del Passato* 25 (1970) 19-54.

ta», simultaneamente agrária, industrial e comercial. Atenas é o caso-tipo, não só porque é a única cidade deste género que conhecemos bastante bem, mas também porque a sua história económica levanta de uma forma muito precisa a questão: como pagavam as cidades antigas as suas necessidades, algumas produzidas internamente, o resto obtido no exterior? Não a Atenas parasita e imperial, com o grande volume de tributo que recebia, mas a Atenas do século IV que não podia já transferir as suas despesas para os estados que dominava*.

Não podemos estabelecer uma folha de balanço das exportações e importações, nem mesmo uma aproximação; não podemos na realidade fornecer quantidades de espécie alguma; temos pois que referir-nos novamente a modelos e a indicadores. Numa réplica às teses da escola de Weber e de Hasebroek que continua largamente conhecida, Gomme anunciava que «os gregos estavam bem conscientes de que as importações e as exportações deviam equilibrar-se, de um modo ou de outro, a longo prazo» (19). Não citava nenhuma autoridade e as poucas de que dispomos pertencem ao conjunto de «afirmações pré-científicas» que, segundo Schumpeter, não são capazes de manter uma «superestrutura». A observação banal de Plutarco (*Solon* 22.1) de que o legislador ateniense incentivava os ofícios porque sabia que os mercadores não gostavam de importar para um país — e Atenas requeria já importações de cereais — do qual não podiam levar um carregamento em troca, é imediatamente seguida por uma miscelânea de legislação solónica respeitante a mulheres e bastardos, à etimologia de «sicofanta» e de «parasita», e de outras coisas mais. As famosas passagens em Plínio o Velho (*História Natural* 6.101; 12.84) que fornecem dados dúbios sobre o es-

* Neste modelo mais simples excluo deliberadamente o efeito sobre a «balança de pagamentos» do tributo imperial e dos exércitos estacionados mais ou menos permanentemente em partes periféricas de um império.

19 A. W. Gomme, «Traders and Manufacturers in Greece», nos seus *Essays in Greek History and Literature* (Oxford 1937) pp. 42-66, à p. 45.

coamento de ouro e prata romanos para a Índia e outros países orientais em pagamento de artigos de luxo, têm uma implicação moral. Quaisquer dúvidas a este respeito são dissipadas pela retórica explicitamente anti-sumptuária de Dio Crisóstomo (79.5-6) sobre o mesmo assunto. Não se lhe seguia qualquer análise ou programa económico, quer nas obras dos moralistas quer na prática, privada ou pública (20).

Além disso Gomme não deu aparentemente importância ao facto de que, mesmo na nossa economia complexa, muitas cidades e vilas «se sustentam exclusivamente através do seu papel como centros de mercado», como «uma aglomeração de estabelecimentos de serviços e de vendas a retalho» (21). Gomme insistia em que o «equilíbrio» seria atingido somando as exportações de vinho e azeite, bens manufacturados e prata, com exportações invisíveis (os lucros dos transportes marítimos e do turismo). O catálogo é irrepreensível mas não tem utilidade a menos que se possam estabelecer proporções entre as várias rubricas. É preciso lembrarmo-nos de que estamos a examinar a mais populosa cidade do mundo greco-romano daquele tempo (para o que aqui nos ocupa é preciso incluir também como consumidores os não-cidadãos e os escravos), forçada a importar regularmente talvez dois terços do trigo, todo o ferro, estanho, cobre e madeira para navios, todos os seus numerosos escravos (excepto os criados localmente) e todo o marfim e pedras semi-preciosas, a maior parte das peles e do couro e uma vasta gama de bens (incluindo linho e papiro) essenciais a um alto padrão de vida civilizada agora já

20 Que os dois textos de Plínio tenham provocado maçadoras tentativas modernas de efectuar uma análise económica é irrelevante; ver C. Rodewald, *Money in the Age of Tiberius* (Manchester 1976) cap. 3 e E. H. Warmington, *The Commerce between the Roman Empire and India* (Cambridge 1928) pp. 272-318. O relato de J. I. Miller, *The Spice Trade of the Roman Empire* (Oxford 1969) cap. 13, é pura fantasia.

21 Berry, *Market Centers* p. 3. Vale também a pena recordar que no princípio da era moderna navios mercantes muitas vezes saíam da Inglaterra levando pouca ou nenhuma carga: R. Davis, «Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century», *EcHR*, 2nd. ser., 9 (1956) 59-73.

tradicional. Atenas era apenas auto-suficiente em mel, azeite, vinho corrente, prata, pedra de construção (incluindo mármore), barro para cerâmica e combustível; provavelmente encontrava-se em boa situação, perto da auto-suficiência mas não mais do que isso, em lã, peixe e carne. A lista de importações é claramente impressionante.

Como classificar pois as exportações? Não posso, para começar, ligar qualquer importância aos produtos agrícolas, nem mesmo ao azeite ou ao vinho. Escrevendo sobre oliveiras no mundo grego em geral, um historiador económico observou que «numa região em que a produção da mercadoria era tão geral, é natural que encontremos apenas referências soltas e estas tratando muitas vezes de circunstâncias extraordinárias» (22). Não se trata, contudo, de uma mera convenção literária mas de uma consequência das realidades da produção e do comércio gregos. Os atenienses exportaram algumas azeitonas e azeite durante toda a sua história: há provas disso na lei de Adriano de cerca de 125 a.C. que reservava um terço da produção local para uso público, uma lei que nos faz lembrar que as cidades gregas (e romanas) eram também grandes *consumidoras* de azeite (23). Dado este último facto, e dada a ubiquidade da oliveira, onde estavam os mercados externos para a exportação desta mercadoria, a partir das *comunidades urbanas importantes*, numa escala suficientemente grande para ter peso suficiente na balança de pagamentos? A mesma consideração se aplica à exportação do vinho, com a agravante, no caso de Atenas, de se tratar de vinho de fraca qualidade. O negócio importante com o estrangeiro dizia respeito a vinhos regionais famosos: o vinho corrente produzia-se normalmente internamente (24).

22 H. Michell, *The Economics of Ancient Greece* (2.^a ed. Cambridge 1957) p. 285.

23 *Inscriptiones Graecae* II² 1100; um texto revisto e uma tradução encontram-se em J. H. Oliver, *The Ruling Power* [*Transactions of the Amer. Philosophical Society*, n. s., vol. 43 (1953) pt. 4] pp. 960-3.

24 No texto, sublinhei as palavras «das comunidades urbanas importantes» para acentuar a irrelevância, no presente contexto, de uma região vitícola como a província romana da Bética, no Sul da

A situação é muito diferente com duas rubricas do catálogo: a prata era o recurso ateniense mais importante exportado em quantidades substanciais, quer em barra quer em moeda cunhada. Para Xenofonte (*Poroi* 3.2), Atenas tinha a grande vantagem de os importadores «que não queriam levar cargas de retorno» poderem fazer belos lucros transportando apenas prata. Por isso ele baseou o programa do seu pequeno panfleto sobre os rendimentos públicos nas inexauríveis minas de Laureion e na presença de numerosos metecos. Estes criaram aquilo a que chamamos exportações invisíveis, para as quais Atenas possuía duas vantagens interligadas. Ela tornou-se, talvez já no tempo da Tirania, no fim do século VI a.C., um centro comercial e bancário, e não muito depois um centro turístico. Os seus começos são obscuros mas o contínuo crescimento da cidade em ambos os aspectos é fácil de seguir, como o é a forma como os dois interesses se estimularam um ao outro e a maneira como o império os incentivou. Não devemos ter sentimentos demasiado elevados e considerar apenas a Grande Dionísia e os sofistas. O Pireu era um porto internacional com tudo o que isso implica e havia também visitantes que pagavam bem, como o filho do nobre da Crimeia, o queixoso da décima sétima oração de Isócrates, conhecido por *Trapeziticus*, para quem o estudo (*theoria*) era um conceito

Espanha. O tão discutido comércio italiano de vinhos no fim da República e no Império também é aqui em grande parte irrelevante. A maioria dos vinhos italianos eram transportados para Roma, que era um centro consumidor fabuloso, para outras cidades italianas e para os exércitos romanos no Norte, como na Panónia, até que esta começou a produzir o seu próprio vinho em quantidades suficientes. Estes vinhos não eram, portanto, uma exportação que pudesse equilibrar as importações no sentido que estamos a considerar. L. Casson, «The Grain Trade of the Hellenistic World», *Transactions of the American Philological Assn.* 85 (1954) 168-87, uma compilação útil de dados, está tão obcecado pela balança comercial que dá a impressão (obviamente falsa) de que as exportações de vinho, com a ajuda de produtos diversos como mel, greda e queijo, podiam seriamente (se não totalmente) compensar uma importação de cereais que, nas suas próprias palavras, chegou a «mobilizar uma frota organizada que... não teve igual até aos dias do vapor.»

elástico. Os alcoviteiros de Menandro, Plauto e Terêncio não eram uma invenção cômica; é puramente accidental que a acção da oração pseudo-demosténica contra Neaira decorra principalmente em Corinto e não em Atenas. As constantes idas e vindas de dezenas de milhares de «estrangeiros», gregos e outros, para vários fins, constituía uma das mais importantes (se bem que não mensurável) contribuições para a balança de pagamentos ateniense.

Deixei para o fim a exportação de mercadorias manufacturadas. É ela a pedra de toque do modelo de Gomme. Talvez devesse dizer o elo que faltava: não existem efectivamente provas da exportação ateniense de produtos manufacturados que não seja a de cerâmicas, e o gosto dos gregos pela bela cerâmica pintada desapareceu rapidamente (e misteriosamente) no século IV a.C., precisamente o século que temos vindo a estudar. Quanta manufactura para exportação «deve ter havido», apesar do seu não-reconhecimento nas fontes disponíveis? Os autores antigos têm clara consciência deste assunto, e começarei por dois textos chave, ambos de Xenofonte.

A superioridade das refeições servidas na corte persa, explica ele (*Ciropédia* 8.2.5), não é surpreendente, dado o grande número do pessoal de cozinha. «Exactamente como os vários ofícios estão mais largamente desenvolvidos nas grandes cidades, do mesmo modo a comida no palácio é preparada numa maneira de longe superior. Nas pequenas cidades o mesmo homem faz as camas, as portas, as charruas e as mesas, e muitas vezes também constrói casas e ainda se dá por feliz se conseguir encontrar trabalho suficiente para se sustentar. É impossível a um homem de muitos ofícios fazê-lo todos em condições. Contudo, nas grandes cidades, porque há muitos pedidos para cada ofício, basta um para sustentar um homem e por vezes menos que um: por exemplo um homem faz sapatos para homem, outro para mulher, há locais em que um homem ganha a vida só a remendar sapatos, outro a cortá-los, outro a cozer a parte superior, enquanto há outro que não faz nada disto mas que reúne todas as partes. Necessariamente, aquele que desempenha uma tarefa muito especializada fa-la-á melhor.»

É este o mais importante texto antigo sobre a divisão do trabalho ⁽²⁵⁾, mas o meu interesse agora é outro, a ênfase dada ao baixo nível e à inelasticidade da procura, à ameaça da super-produção. A procura está para os números numa relação aritmética simples: quanto maior for a cidade, tanto maior a procura. E mesmo nas grandes cidades, diz-nos Xenofonte noutro texto, a procura não resiste às pressões. Ao defender as suas propostas nos *Poroi*, que advogam um tal aumento na exploração das minas de prata que todos os cidadãos podiam viver à custa do estado, ele desenvolve o seguinte raciocínio (4.4-6): «De todas as actividades que conheço, a exploração das minas de prata é a única cuja expansão não levanta invejas... Se aumentar o número de caldeiros, os trabalhos em cobre tornam-se mais baratos e os caldeiros desinteressam-se. O mesmo acontece com o negócio do ferro... Mas um aumento na quantidade de minério de prata... traz mais pessoas a esta indústria».

Em ambas as passagens Xenofonte pensa em manufactura apenas para o mercado local; de outra forma as suas observações não teriam sentido ⁽²⁶⁾. Igualmente, quando Aristóteles, na *Política* (1291b22-25), dá exemplos de cidades em que o *demos* tem uma oportunidade invulgar de emprego não agrícola, especifica a pesca (Bizâncio e Tarento), o comércio (Egina e Quios), os transportes em barco (Tenedos) e a marinha (Atenas), mas nenhuma especialidade industrial. Estrabão explica longamente (8.6.20-23) a base da grande riqueza de Corinto, saqueada pelos romanos em 146 a.C.; não fala de nenhuma manufactura para exportação. Entre os infini-

25 Examinei este aspecto do texto, com a sua ênfase na qualidade mais que na quantidade da produção, em «Technical Innovation» e em «Aristotle and Economic Analysis», *Past & Present* n.º 47 (1970) 3-25.

26 É espantoso que Pounds, «Urbanization», p. 144, não tenha compreendido a passagem de *Ciropédia* e diga que as cidades maiores tinham «funções claramente relacionadas... com necessidades que se faziam sentir muito além dos seus próprios limites territoriais». Isto não está no texto e, no contexto, é incompreensível. A citação de Aelio Aristides (*A Roma* 61) que Pounds apresenta a seguir não tem nada que ver com o assunto.

tamente variados símbolos das moedas gregas os produtos agrícolas preferidos não são invulgares, mas os produtos manufacturados são desconhecidos. Quando os moralistas gregos e romanos concedem, embora relutantemente, que os mercadores estrangeiros têm alguma virtude, ao contrário dos pequenos lojistas locais, citam invariavelmente em seu favor os serviços públicos prestados como importadores, não como exportadores: não preciso de repetir as citações correspondentes de Aristóteles e Cícero. Havia medidas de protecção excepcionais para a agricultura doméstica, como uma lei da ilha de Tasos no norte do mar Egeu, nos fins do século V a.C., que proibia a importação de vinhos estrangeiros para as costas da Trácia que Thasos controlava ⁽²⁷⁾. Não conheço nenhuma lei semelhante de protecção à manufactura.

Não alongarei o catálogo. Poderão objectar que tudo isto são argumentos pelo silêncio, ao que eu replico que, dada a natureza das fontes, a solução vem de como interpretamos os silêncios. Será, como pensa Gomme, um mero acidente de sobrevivência das provas literárias e arqueológicas ou uma questão de gosto literário antigo? Ou será, como eu julgo, um silêncio que se pode explicar o mais simplesmente possível pelo facto de não haver nada sobre que falar? Existiam certamente alguns produtos deliberadamente destinados à exportação, como sapatos e mantos de Verão, feitos não sabemos onde, que um ateniense trazia uma vez por ano a Cirene em tão pequena quantidade que o bispo Sinésio temia perder a oportunidade de comprar. Havia os tecidos de linho de alta qualidade de Tarso, a cidade de S. Paulo, célebres em todo o Império Romano e que permitiam aos tecelões dessa cidade levar uma vida aparentemente sem sobressaltos mas a um nível tão baixo que poucos podiam reunir os 500 dracmas necessários para a aquisição da cidadania local (Dio Crisóstomo 34.21-23). Havia Patavium (Pádua), situada numa região famosa para criação de ovelhas, com acesso ao mar pelo rio, e que, durante algum tempo, nos princípios do Im-

27 *Inscriptiones Graecae* XII Supp. n.º 347.

pério, exportava produtos de lã para Roma em escala considerável, especialmente tapetes e capas (Estrabão 5.1.7, 12) ⁽²⁸⁾. Havia Arretium (Arezzo), que por um breve momento viu fazerem-se fortunas consideráveis pelo monopólio da *terra sigillata*, um monopólio que não durou duas gerações. Os seus mais importantes sucessores, Lezoux e La Graufesenque, na Gália, exportaram a sua mercadoria durante um longo período para todo o Império ocidental, mas os oleiros eram eles próprios homens modestos, nem sequer Wedgwoods em ponto pequeno.

David Hume não estava muito enganado quando dizia não poder «lembrar-me duma só passagem de qualquer autor antigo em que se relacione o desenvolvimento de uma cidade com o estabelecimento de uma manufactura» ⁽²⁹⁾. A tecelagem de linho não fundou Tarso nem a produção de sapatos e mantos fundou Atenas; Lezoux e La Graufesenque florescem apenas nos manuais arqueológicos, enquanto Patavium era um centro de manufactura de lãs numa (e para uma) região de criação de ovelhas no norte de Itália muito antes da omnívora cidade de Roma se tornar um dos seus mercados ⁽³⁰⁾.

28 Os dados sobre a criação de ovelhas na região foram reunidos por G. E. F. Chilver, *Cisalpine Gaul* (Oxford 1941) pp. 163-7; mas ver Brunt, *Manpower* pp. 181-2.

29 A citação completa é dada na nota 14 do cap. 1.

30 Seria uma grande perda de tempo e esforço enumerar todas as cidades antigas que um ou outro historiador moderno elevou à categoria de centro industrial internacional, mas Cápua merece talvez ser mencionada porque se tem tornado uma favorita. Sendo a cidade mais importante da Campania desde os primeiros tempos, serviu naturalmente como o principal, mas não o único, centro para a produção do equipamento de que precisavam os agricultores da região (Catão, *De agricultura* 135). Também produzia artigos finos de bronze para exportação, nomeadamente para as fronteiras do Norte, que são atestados arqueologicamente em números significativos mas não espectaculares, e que não exigiam uma escala de operações maior que a dos outros exemplos de exageros modernos mencionados no fim do capítulo I. Mas atribui-se-lhe um papel ainda maior. «Que grande parte dos artigos vulgares de bronze de Roma tenha sido fabricada em Cápua não pode ser seriamente posto em causa.»: M. W. Frederiksen, «Re-

No seu relativamente breve período de florescimento havia olarias em Arezzo que empregavam mais de cinquenta escravos. A fábrica de escudos de Céfalo, na Atenas do século V, empregava mais de cem. Gomme tinha razão em acentuar que oficinas de tal amplitude não podiam ser, e não foram, ultrapassadas até que a revolução industrial deslocou o grosso dos investimentos de um empresário do trabalho para o equipamento, para bens de capital. Há quem pretenda, um pouco exuberantemente, que locais escavados, como o bairro dos oleiros de Corinto, evocavam, na sua aparência física, «os bairros dos artesãos das cidades medievais» ⁽³¹⁾. Mas em geral esquece-se que as escavações de Tarso não puseram a descoberto nenhuma «Casa dos Panos», que nenhuma cidade antiga dispunha daquelas Casas das Corporações e Bolsas que são até hoje, depois das catedrais, as glórias arquitectónicas das cidades medievais da Itália, França, Flandres, cidades hanseáticas ou Inglaterra. Compare-se a Ágora de Atenas com a Grande Place de Bruxelas. Não foi por descuido que Pausanias não mencionou esta espécie de construções quando ridicularizou a pequena cidade da Fócida.

Os fabricantes de tecidos da Flandres não tinham dificuldades em suportar os encargos financeiros da cidadania; pelo contrário eram parte integrante das oligarquias dominantes. O papel político das guildas separou a cidade medieval da antiga, tal como o papel político do campesinato separou a cidade antiga da medieval ⁽³²⁾. Não somente não existiam Casas das Corporações na antiguidade, como também não existiam corporações, por muito que os *collegia* romanos e os seus congéneres gregos e helenísticos tivessem sido assim mal traduzidos. Os *collegia* desempenhavam um papel importante

publican Capua: A Social and Economic Study», *PBSR* 27 (1959) 80-130, à p. 109. Isto é incrível — Roma tinha a sua própria indústria de bronze — e nada no longo relato de Frederiksen serve para apoiar plausivelmente a sua tese.

31 Martin, *Urbanisme*, p. 34.

32 Weber, «Agrarverhältnisse» p. 257; cfr. o seu *Wirtschaftsgeschichte*, ed. por S. Hellman e M. Palyi (Munique e Leipzig 1923) *passim* (ver o índice detalhado).

na vida social e religiosa das classes inferiores, tanto livres como escravas; desempenhavam, por vezes, funções de beneficência, como no financiamento de funerais; nunca se tornaram agências reguladoras ou protectoras dos seus officios respectivos*, e esta era, é claro, a *raison d'être* das corporações genuínas, medievais e modernas⁽³³⁾.

O contraste antigo-medieval está estreitamente ligado à diferença na quantidade e significado da produção para exportação nos dois mundos. O campesinato local era uma constante: homens que cultivavam pequenas parcelas como as que analisamos, mesmo em se tratando de cidadãos-camponeses livres, representam o mais baixo e o menos elástico mercado possível para a produção urbana. É por isso que «na maioria das sociedades camponesas, os mercados são periódicos e não permanentes e contínuos... a procura per capita de mercadorias vendidas no mercado é fraca, a zona coberta pelo mercado é limitada por técnicas primitivas de transporte, e a procura global é pois insuficiente para aguentar lojas permanentes»⁽³⁴⁾. O que é verdade para os camponeses no que respeita ao nível da procura (embora não à periodicidade) não é menos verdade para a plebe urbana. A produção pode portanto avançar na medida, mas apenas na medida, em que haja mercados de exportação, que na antiguidade eram mercados acessíveis ao transporte por mar ou por rio. A prevalência geral da auto-suficiência doméstica para os produtos de primeira necessidade era o suficiente para travar a produção extensiva para exportação.

Era isto que Max Weber queria dizer quando chamava à cidade antiga um centro de consumo, não de produção. Ele

* Nos fins do Império Romano algumas tornaram-se agências compulsórias do estado, mas esta é uma função muito diferente.

33 G. Mickwitz, *Die Kartellfunktion der Zünfte...* [Societas Scientiarum Fennica, *Commentationes Humanum Literarum* VIII 3 (1936)] cap. 5, é fundamental.

34 Berry, *Market Centers* p. 93. Sobre mercados periódicos em diferentes regiões do Império Romano, ver R. MacMullen, «Market-Days in the Roman Empire», *Phoenix* 24 (1970) 333-41.

não ignorava as centenas de artesãos que faziam uma variedade infinita de coisas igualmente variadas em qualidade. Mas situava-os correctamente dentro da estrutura da cidade. O nível de consumo aumentou no decurso da história antiga, atingindo por vezes proporções fabulosas. Os dados são suficientemente conhecidos para que seja preciso repeti-los. De tempos a tempos as autoridades tentaram restringir os excessos: leis sumptuárias estão associadas aos nomes de figuras tão diferentes como Sólon, Demétrio de Falero, Sila, Júlio César e Augusto. Plínio o Jovem foi enviado por Trajano à Bitínia nos princípios do século II para controlar a extravagância e o desperdício na atribuição de fundos municipais. O objectivo era sempre o mesmo, impedir a auto-destruição da elite social, apanhada nas malhas das pressões poderosas criadas por exigências de *status*, um objectivo que não se podia de forma alguma relacionar com o de Colbert, por exemplo, que reduziu o número de dias santos para aumentar a produtividade dos trabalhadores e camponeses franceses.

Resumindo: essencialmente, a capacidade das antigas cidades pagarem a sua alimentação, metais, escravos e outros artigos de primeira necessidade repousava sobre quatro variáveis: a quantidade da produção agrícola local, quer dizer a produção da área rural da cidade; a presença ou ausência de recursos especiais, acima de tudo a prata mas também outros metais ou vinhos particularmente desejáveis ou plantas produtoras de óleo; as exportações invisíveis de comércio e turismo; e quarto, o rendimento da propriedade e domínio de terras, rendas, impostos, tributos, doações de clientes e dependentes. A contribuição das manufacturas era desprezível; somente um modelo falso leva os historiadores a procurá-las onde elas não são mencionadas, e não existiam.

Note-se que não inclui também a dimensão da cidade entre as variáveis significativas. Também a este respeito a tendência antiga era para aumentar, culminando nos dois primeiros séculos do Império Romano, que viram não só as poucas grandes metrópoles, encabeçadas pela própria Roma, mas também uma série de cidades, especialmente na metade oriental, atingir a ordem dos 100 000 habitantes. A nova dimensão

era visível ao longo de toda a linha: mesmo uma cidade menor como Pompeia tinha, quando foi destruída em 79 d.C., cerca de 20 000 habitantes, total excedido por não mais de uma dúzia de cidades gregas do período clássico. Em parte, este crescimento urbano era consequência do crescimento geral da população; em parte reflectia o aumento do volume do comércio e o aumento da riqueza nas mãos das classes superiores. Mas era sobretudo a resposta ao novo modelo político, a substituição da cidade-estado por um grande império burocrático. Maiores cidades (ou centros do exército) significavam então uma procura maior de ofícios urbanos para os serviços internos, e em alguns casos, nomeadamente em Roma, havia também um impacto a distâncias consideráveis no campo para além da área rural imediata, por exemplo para o fornecimento de vinho e carne de porco aos consumidores romanos. O que não se nota, contudo, é qualquer efeito importante na produção urbana para exportação.

Não é muito relevante o facto de as cidades terem perdido, em larga medida, os impostos e tributos que tanto tinham contribuído para as primitivas cidades-estado. Embora tecnicamente esse rendimento tivesse passado para o tesouro imperial, uma parte importante dele ia para várias cidades que não Roma, através de salários, gratificações e benesses pagos a um número cada vez maior de funcionários imperiais e ao seu pessoal, e através dos exércitos. Quanto ao resto, maiores rendimentos urbanos especialmente naquele sector da população que mais consumia provinham das mesmas fontes que anteriormente, da terra, do serviço governamental e das exportações invisíveis. Eram rendimentos elevados por razões previamente indicadas: talvez não se trate de uma coincidência o facto de este período de urbanismo crescente, de um aumento absoluto e relativo dos números das classes economicamente parasitas, com um estilo de vida sumptuário, ter sido também o período durante o qual entrou em pleno vigor a distinção entre *honestiores* e *humiliores*, um sintoma de opressão na posição social dos pobres livres, tanto artífices como camponeses. Qualquer ideia de aumentar os rendimentos urbanos pela manufactura não estava no programa: não havia

nem incentivos financeiros nem oportunidades de mercado para aqueles que possuíam o capital potencial, e havia fortes pressões sócio-psicológicas contrárias. Em contraste, o mundo agrário da Europa feudal forneceu às cidades medievais os mercados externos que faltavam às cidades antigas. Os reis, senhores e dignitários da Igreja, vivendo nos seus domínios ou em pequenas aglomerações, criaram uma relação cidade-campo fundamentalmente diferente da dos seus predecessores, proprietários altamente urbanizados⁽³⁵⁾.

O mesmo padrão de dissuasão está subjacente a outro aspecto da economia antiga que já foquei várias vezes, a condição daquilo a que se pode chamar de um modo geral as suas práticas de negócios. Este mundo nunca criou dinheiro fiduciário sob qualquer forma, nem instrumentos negociáveis. O dinheiro era a moeda, principalmente de prata, da qual uma grande quantidade estava enfiada em cofres-fortes, no solo, ou nos bancos em depósitos sem juros⁽³⁶⁾. Os pagamentos faziam-se em moeda, e apenas em condições especiais podia ser efectuado por uma transferência dentro de um banco particular ou dentro dos cofres de uma corporação romana de cobrança de impostos. No direito grego as vendas nem eram legais nem obrigavam enquanto o preço não tivesse sido totalmente pago; as vendas a crédito tomavam a forma de empréstimos fictícios (e são portanto normalmente impossíveis de detectar nas fontes). Havia um movimento sem fim de empréstimos entre os gregos e os romanos, mas todos os prestamistas estavam estritamente limitados pela quantia efectiva de dinheiro líquido disponível; não havia, por outras palavras, qualquer mecanismo para a *criação de crédito* através de instrumentos negociáveis⁽³⁷⁾. A ausência completa de uma divi-

35. G. W. Fox, *History in Geographic Perspective* (Nova Iorque 1971) tem alguns comentários sugestivos sobre este ponto, especialmente no cap. 3.

36. Bogaert, *Banques*, pp. 336, 368-70, fornece alguns exemplos.

37. Ver o meu «Land, Debt and the Man of Property in Classical Athens», *Political Science Quarterly* 68 (1953) 249-68, cfr. Bogaert, *Banques*, pp. 352-5; Rougé, *Commerce*, pt. III, caps. 2 e 7.