

# FOMENTO ULTRAMARINO E MERCANTILISMO: A COMPANHIA GERAL DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO.

(1755-1778) (\*).

---

## INTRODUÇÃO.

O estudo das Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil constitui um dos mais fascinantes e fecundos campos de investigação que se oferece à historiografia contemporânea.

O assunto, ainda quase inteiramente por desmoitar, seduz o espírito. É um importante capítulo que permanece ainda aberto à investigação e à análise. Rico em reflexão e formulação de problemas, conserva-se reservado, quase insensível. O intrincado matagal está por desbravar.

Trata-se, realmente, de uma tese cativante, fenômeno fundamental para a compreensão da economia atlântica luso-brasileira na segunda metade do século XVIII. Portugal tinha terras ultramarinas a povoar distribuídas por três continentes. A Corôa era, no entanto, economicamente pobre para chamar a si semelhante encargo. O gravame era enormemente oneroso. As condições do Tesouro não permitiam à realza explorar, ela mesma, o disputado patrimônio. Tratou, todavia, de resolver o problema por meio de certas modalidades de colonização que lhe pareciam mais convenientes ao seu rédito e às possibilidades de servi-la. Por isso viu-se levada a experimentar soluções ditadas pelas circunstâncias, sobremaneira pioradas pela conjuntura internacional. A cessão do monopólio de exploração do tráfico colonial não era nova. A fórmula vinha da épo-

---

(\*) — Com o presente artigo iniciamos a publicação da tese de concurso à Livreria do Prof. Manuel Nunes Dias na Cadeira de História da Civilização Moderna e Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, defendida em 23 de agosto de 1960 e aprovada com distinção (Nota da Redação).

ca do mercantilismo senhorial henriquino, começo da montagem do império atlântico. Evoluiu nos séculos seguintes adquirindo singulares variantes. A Corôa tinha, portanto, experiências anteriores de delegação de patrimônio, cedência monopolista.

A História do Brasil no tempo do consulado pombalino só a pode bem compreender quem averiguar mecanismos e estruturas das gigantescas emprêsas coloniais de comércio e navegação no complexo da vida de seu tempo. Nas Companhias encontra-se o solo ubertoso onde se implantam as profundas raízes do **processus** revelador da economia colonial.

Experimente-se, pois, compreender a proeminência econômica do extremo-norte do Brasil e o restabelecimento do nordeste açucareiro e tabaqueiro na segunda metade do século XVIII, entre o crepúsculo aurífero da colônia e as vésperas da vinda da família real para o Brasil, sem as Companhias do Grão Pará e Maranhão, e Pernambuco e Paraíba. O processo de desenvolvimento econômico perde o sentido, fica balofo e inconsistente, se se escamotear a seiva oriunda do mercantilismo ultramarino português assente em sólidas linhas naqueles cometimentos coloniais.

O papel desempenhado pelas Companhias de colonização reclama, portanto, sérias pesquisas arquivais. O acervo documental — códices, cartografia manuscrita e papéis avulsos — acha-se, inédito, guardado nos arquivos de Portugal e do Brasil. A tarefa é árdua, difícil e custosa. É trabalho de equipe. Investigação a longo prazo que abre perspectivas novas de abordagem.

Dada a quase total inexistência de monografias, não é fácil, porém, um estudo dessa natureza, sem investigação arquivística rigorosa de alguns anos seguidos. As tremendas dificuldades de trabalho com eficiência em alguns arquivos, dado o horário, a falta de inventários e catálogos, a impossibilidade de consulta simultânea de maços completos e o precário estado de conservação de milhares de manuscritos, tudo, enfim, concorre para dificultar a pesquisa.

Assinale-se, ademais, o desaparecimento de certos códices e papéis avulsos. A perda parece irreparável. Não se sabe, outrossim, onde foram parar certos arquivos particulares, livros de contas, correspondência de mercadores e acionistas, escrituração dos leilões, regulamentos dos capitães da marinha mercante e de guerra, faturas dos escravos, peças da contabili-

dade das feitorias e outros documentos de incalculável valor histórico.

Apraz-nos afiançar, todavia, que algumas toneladas de papéis pertencentes àquelas extintas Companhias ainda se encontram em perfeito estado de conservação nos arquivos portugueses e nacionais. A medida que a atividade das empresas se expandia, a documentação respectiva avolumava-se. Os documentos, preenchido o seu fim, eram recolhidos aos arquivos. Excusado é enaltecer a utilidade de semelhante prática, em certos casos obrigatória por determinação legal. Que bela ajuda teve o historiador, dado o papel preponderante que as Companhias desempenharam no comércio e na colonização.

Um vasto acervo documental acha-se no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, e compõe-se de mais de quinhentos livros manuscritos e próximamente de duzentas caixas e maços de papéis avulsos. O manancial é realmente valioso.

Fora dêsse núcleo, outras espécies acham-se, igualmente inéditas, no Arquivo Histórico Ultramarino, no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, na Coleção Pombalina dos "Reservados" da Biblioteca Nacional de Lisboa, no Arquivo Nacional, no Arquivo Público do Pará, no Arquivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nos Anexos do Arquivo Nacional, no Arquivo Ribeiro do Amaral da Biblioteca Pública do Maranhão, no Arquivo do Diretório Regional de Geografia do Estado do Maranhão, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Lisboa, no Arquivo do Patrimônio Militar do Rio de Janeiro, na Secção de Manuscritos da Biblioteca Nacional, no Arquivo do Ministério das Obras Públicas (Lisboa), no Arquivo Geral e Biblioteca Central da Marinha, em Lisboa, e no Arquivo Histórico do Itamarati. Códices, papéis avulsos e cartografia manuscrita enriquecem enormemente o cabedal de fontes para uma pesquisa útil e válida sobre as Companhias ultramarinas de comércio e navegação, instituídas no comêço do consulado de Sebastião José de Carvalho e Melo. Esse o nosso roteiro arquivai, fatigante mas compensador.

Nossa tese circunscreveu-se unicamente ao estudo de uma empresa colonizadora: a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão instituída em junho de 1755, na conjuntura pombalina, e extinta em janeiro de 1778, na "viradeira", depois de uma apaixonada controvérsia na qual se degladiaram detratores e apologistas do monopólio. Estudamos apenas a Companhia em ação mercantil. Não a empresa liquidatária. O es-

tudo da liquidação dos fundos da Companhia é outra tese, cujas balizas cronológicas são representadas pelos anos de 1778 e 1913. Eis outro tema que iluminará seguramente numerosos acontecimentos da história luso-brasileira que andam mal equacionados.

Nosso propósito consistiu, tão somente, em examinar a tessitura da Companhia durante o seu giro mercantilista. Trata-se de um ensaio de exemplificação concreta: contribuição para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. Acoroçoamento e incentivo a futuras investigações de historiadores sedentos de monografias elucidativas.

O que desejamos pôr em relêvo na política fomentista pombalina é o enorme papel representado pela Companhia do Grão Pará e Maranhão. Esboçamos, na medida do possível, conclusões novas à compreensão do problema. Nosso intento é contribuir com alguns subsídios construtivos para o estudo do fomento da Amazônia. Seduz-nos a verificação da existência de um mercantilismo agrário e colonizador português, fielmente representado na segunda metade do século XVIII pelo sistema de exploração ultramarina assente nas Companhias monopolistas de comércio e navegação. A Corôa, preocupada com a segurança e com o domínio político do alto-norte do Brasil, encontrou na Companhia o meio mais eficaz de salvaguardar sua soberania num rico patrimônio permanentemente ameaçado pela luta das grandes potências que há muito haviam inaugurado a partilha política e econômica do Atlântico brasileiro.

Realizamos trabalho que esperamos seja incitamento para ulteriores pesquisas. Eis o que nos indenizaria das decepções e animaria a prosseguir.

Não nos basta a revelação de fatos novos mas a descoberta de relações entre acontecimentos.

Em História tudo acontece num complexo. Encaixilhar a Companhia em quadros panorâmicos entrosados na trama da vida de seu tempo. Entrelaçamento de móveis profundos. Jamais como acessório isolado, ermo do agregado histórico que em si mesmo tenciona encontrar dilucidação.

Se a incumbência do historiador é captar as interrelações que constituem a urdidura do processo histórico, imprescindível, portanto, se nos afigurou a análise da conjuntura da metrópole e da colônia que levou à instauração da Companhia, empreendimento ultramarino que não foi ainda examinado no seu conjunto, significado e valor. O mercantilismo pré-pom-

balino conduziu ao despotismo e às Companhias. Impôs-se-nos, pois, a investigação do aparelho nôvo. Analisamos como Pombal abateu um sistema orgânico e montou outro, consoante as circunstâncias para compreendermos até que ponto o agrarismo colonizador dos trópicos, estimulado pelo tráfico atlântico à distância, contribuiu para a decadência da nobreza em Portugal. Investigamos as razões do combate aos jesuítas no reino e no ultramar, fato paralelo à investida do ministro todo-poderoso contra a aristocracia. Aquela ordem religiosa e as casas nobres eram forças incompatíveis com a filosofia política do déspota. Não havia nenhuma concordância. Daí o acometimento, fenômeno harmônico com a montagem da empresa agrária e mercantil.

Assinalamos as formas mercantilistas para melhor compreensão da singularidade da variante portuguesa. Em Portugal os problemas eram outros. O tráfico assentava na grande produção de artigos tropicais mercantilizáveis. Política econômica de transporte, não de fixação. O reino, senhor de um enorme império dividido por três continentes, apresentava-se como simples mediano entre as regiões ultramarinas e os países da Europa do Norte. A privilegiada posição geográfica atlântica fêz de Portugal um valioso intermediário mercantilista. Os portos portugueses exerciam a função de escalas procuradas pelos navios que demandavam o Mar do Norte e o Mediterrâneo. Portugal tornara-se uma autêntica encruzilhada entre mundos econômicos: ponto de encontro de produtos tropicais atlânticos com os portos do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo.

Não admira, portanto, que as grandes potências cortejassem a amizade portuguesa. Como charneira da Europa, Portugal pôde manter-se neutro na abertura da Guerra dos Sete Anos, quando em meados do século XVIII as rivalidades comerciais e coloniais entre a Inglaterra e a França agravavam as relações internacionais. A luta pela sucessão da Áustria e a partilha política e econômica ultramarina ofereciam meio adequado ao alargamento da contenda pela intervenção de outras potências. A neutralidade portuguesa é impressionante. Não esqueçamos, ademais, o engenhoso Pacto de Família assinado em Paris, a 15 de agosto de 1761, entre Luís XV e Carlos III de Espanha, com o claro intento de atirar Portugal contra a Inglaterra. O governo português manteve, no entanto, seu propósito de não declarar guerra aos ingleses sem justo motivo.

A firmeza da Côrte de Lisboa encontrava estribamento nas grossas correntes do tráfico atlântico à distância. A relativa imperturbabilidade de Portugal deve-se, em grande parte, à montagem de um nôvo sistema de exploração ultramarina, fielmente representado pelas Companhias pombalinas de comércio e navegação.

O melhoramento vinha de longe. No século XVII Portugal voltou a desempenhar importante papel no quadro das relações econômicas internacionais que contribuiu sobremaneira para a Restauração. No século seguinte a economia portuguesa, de base atlântica, entrou em nôvo ritmo de crescimento. O mercantilismo português, súbitamente alargado até às margens vivificadoras do Atlântico afro-brasileiro, saindo da estagnação econômica em que o tinha lançado uma economia sem mercados, derrubou as barreiras que entravavam a sua evolução progressista.

Defendemos a tese de que o mercantilismo colonial português da segunda metade do século XVIII encontrou na Companhia do Grão-Pará e Maranhão a fôrça inicial necessária à sua transformação orgânica, de acôrdo com as exigências das suas classes avançadas e com as suas possibilidades geográficas e econômicas de expansão.

O estatismo econômico pombalino, conseqüência lógica de uma divinização do poder político, foi, contraditariamente, a maior contribuição para o estabelecimento de uma economia nova. A empresa colonial monopolista tornou-se a poderosa alavanca manejada pelo ministro de D. José I. O despotismo explica a Companhia. Esta, por sua vez, ilumina grande parte da obra de Pombal. Desta colaboração recíproca resultou, para a metrópole e para o ultramar, a éra de atividade e prosperidade agrícola, industrial e, principalmente, comercial que caracteriza a expansão do mercantilismo "ilustrado" na segunda metade do século XVIII, em sua singular forma colonizadora.

Em 1755, com a instauração da Companhia, Pombal abordou o problema ultramarino em sólidas linhas. A gigantesca empresa mercantil seria a consagração de sua política fomentista. A Companhia era, realmente, dada a ambiência, a condição necessária para uma ativa exploração econômica das regiões coloniais grandemente cobiçadas pelas grandes potências imperialistas.

O Estado do Grão-Pará e Maranhão mostrava-se, ainda, orgânicamente incapaz de passar de uma economia rudimentar de subsistência para a de mercado intercontinental. As capita-

nias do extremo-norte do Brasil viviam abandonadas. A Amazônia era terra semi-morta, impotente para continuar a existir como agregado político sob a dominação dos Braganças. O mercantilismo estrangeiro, aproveitando a fraqueza da Côrte de Lisboa na defesa de seu império, de há muito se preparava para a partilha do rico espaço tropical engastado no Atlântico brasileiro.

A Côrta não estava, no entanto, em condições para enfrentar sòzinha a delicada situação. Por isso a Companhia surgiu aos olhos do despotismo pombalino como a única fôrça capaz de animar o comércio e a navegação das rotas atlânticas portuguesas que ameaçavam desaparecer. A emprêsa seria, assim, o ponto de encontro entre o alto-norte da colônia e a metrópole, a mais segura garantia da unidade amazônica. A Companhia ajudaria Pombal a eliminar as razões internas e externas de decadência.

Urgia, pois, que salientássemos a contribuição da Companhia no processo de desenvolvimento econômico da colônia, para verificarmos o papel que a emprêsa representou na nova orientação política ultramarina, destinada a renovar tôda uma estrutura social e econômica. Demonstraremos que antes de 1755 as capitâneas do Pará e Maranhão restringiam a sua produção às necessidades limitadíssimas do seu próprio gasto. Não sendo o domínio rural organizado com o fim de lucro, a parte que a cada lavrador prevalecia do trabalho dos seus escravos nativos tinha como limite natural seu consumo improdutivo. Internamente e em sua evolução mostrava-se uma sociedade condenada à ruína. A impossibilidade de uma acumulação social de riqueza pela troca à distância originava tôda uma série de problemas irresolúveis. A improdutividade do trabalho, a estagnação da técnica, ambas derivadas da inexistência de qualquer incentivo material ou moral à produção e, portanto, à acumulação, eram motivos suficientes para levarem as capitâneas do extremo-norte do Brasil a um irremediável depauperamento.

Na segunda metade do século XVIII a Amazônia ganhou, porém, nova roupagem. Todo o edifício social, político e econômico foi profundamente transformado. Introduziram-se novas formas de exploração com a montagem da emprêsa agrária e mercantil assente, inegavelmente, nos trânsitos da Companhia pombalina.

A navegação entre Lisboa, Belém e São Luís, ir-se-ia desenvolver, assim, pela necessidade de ligar a Europa com as

regiões coloniais fornecedoras de produtos tropicais mercantilizáveis. As exigências de abastecimento e de transporte seriam, então, o maior incentivo às construções navais e ao comércio, à técnica e à acumulação social de riqueza.

O contacto da Amazônia com a atividade produtiva das praças do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo abriu ao acanhado espírito da sociedade colonial os largos horizontes da especulação. As capitânicas do Pará e Maranhão tornaram-se valiosos centros de produção de matérias primas indispensáveis ao trabalho do capitalismo industrial.

Relacionar êsse crescente poderio marítimo e comercial com a Companhia, eis nossa obsessão. A conjuntura internacional — com a Guerra dos Sete Anos e com a independência dos Estados Unidos — favoreceu enormemente o giro mercantil da empresa colonial. Daí tornou-se possível o despertar econômico do espaço tropical amazônico e maranhense, mercê da ação da Companhia. Tentaremos demonstrar através de fatos e pela tessitura de acontecimentos que a colonização do Estado do Grão-Pará e Maranhão, a partir dos primeiros anos do governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, foi um grande êxito mercantil da Companhia.

Pensem na procedência de capitais e de mão-de-obra. Na base material em que se assentou a nova realidade econômica. Na intensificação do tráfico atlântico e do circuito monetário. No aperfeiçoamento dos transportes. Na tonelagem da frota da Companhia. No movimento de navios. Na maior frequência de contactos entre mercados. Na estruturação da empresa. Nos financiamentos que singularizam a política econômica creditícia da Companhia. Na constituição dos **stocks**. No valor e volume das exportações e importações dos artigos de procedência européia e das mercadorias tropicais mercantilizáveis. Nas carregações de mão-de-obra africana. Nas oscilações dos preços. Na condição social dos acionistas. Na conjuntura da metrópole e da colônia. Nas relações internacionais. Na contabilidade da empresa vista através da análise e interpretação dos balanços anuais. Na ação colonizadora da Companhia, com a conquista da terra e defesa de patrimônio. Na distribuição dos dividendos. Na reivindicação para os nacionais do comércio do Brasil. Na expulsão dos comissários volantes estrangeiros. Na variante mercantilista portuguesa. Na montagem da empresa agrária e mercantil. No pensamento econômico em Portugal, visto através do estudo dos teóricos dos séculos XVII e XVIII.



Era imprescindível, porém, que estudássemos a Companhia não como simples entidade administrativa ou como simples resultado de uma política econômica mas, sim, como expressão de uma conjuntura. Tratava-se de integrá-la nas questões fundamentais da economia imperial portuguesa e da economia mundial da época. Impunha-se a análise dos homens e das forças sociais e de sua projeção na transformação da paisagem social e econômica das capitanias do Pará e Maranhão. Era imperioso conectá-la com os grandes mercados de escoamento, focar a questão do ângulo da antinomia do monopólio e do pluralismo econômico, da concentração geográfico-social e da proliferação dos pequenos portos e burguesias provinciais. Finalmente, por que não destacaríamos a ação civilizadora da Companhia numa vasta área do patrimônio ultramarino da Corôa? Respostas a essas indagações, eis nossa tese.

Nossa pesquisa revestiu-se, precipuamente, de caráter objetivo e histórico. A discussão abstrata em torno da Companhia não cabe nas balizas desta tese. Nada de controvérsia mercantilista. Menos ainda a crítica da literatura dos teóricos. Reclamamos alguma coisa mais em História Econômica: a apuração e interpretação de dados concretos. Fatos comprovados e demonstração de idéias novas engrenadas no urdimento do mundo circunstante da época.

A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão mereceu de nossa parte acurada inquirição de fontes, fatigante depuração do material coligido e enorme esforço coordenador. Impossível, no entanto, a exaustão do tema. Não pretendemos, realmente, ter feito trabalho definitivo.

Pôr em relêvo a contribuição da Companhia na tessitura do **processus** de desenvolvimento econômico do alto-norte do Brasil na segunda metade do século XVIII — ponto de partida para ulteriores investigações — foi nosso intento ao nos embrenharmos nesse ínvio matagal da economia atlântica luso-brasileira.

Em História não basta, no entanto, descobrir prioridades para resolver questões. Achar a origem não é explicar, como ensina March Bloch. A explicação que leva à compreensão reclama a análise dos mecanismos, das estruturas, dos móveis profundos. Face à Companhia, a tarefa do historiador consiste em dilucidar sua instauração e seus resultados. Compreender seu sentido. Diagnosticar como se deflagrou o processo da nova realidade econômica, seu quadro clínico, o destino final.

A responsabilidade era enorme. A investigação, árdua e custosa. A História progride, porém, pelo domínio crescente das dificuldades.

Animava-nos, entretanto, o entusiasmo pela risonha esperança de contribuir com alguns subsídios, na modesta medida de nossas forças, para a compreensão desse fascinante problema, tão cheio de surpresas, tão fecundo e complexo.

Com suas limitações, esta tese pretende apenas encarecer a urgência da necessidade do empreendimento de novas buscas arquivais sôbre o fomento ultramarino português no século XVIII, revelador de importantes pontos da História do Brasil mergulhados no obscurantismo.

A todos os que, nas várias bibliotecas e arquivos que percorremos em Portugal e no Brasil, nos deram a mão, e também para os que com a sua palavra nos incitaram no prosseguimento desta pesquisa que submetemos à apreciação dos que nos lêem, desejamos agradecer-lhes em conjunto, pois se a todos mencionássemos não sobraria espaço para os resultados. Ademais, há coisas que não podemos agradecer convenientemente como merecem...

\* \*  
\*

#### ABREVIATURAS

- A. R. A. B. P. M. — Arquivo Ribeiro do Amaral da Biblioteca Pública do Maranhão.
- A. P. H. A. N. R. J. — Arquivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Rio de Janeiro).
- A. P. P. — Arquivo Público do Pará.
- A. N. R. J. — Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.
- A. N. T. T. — Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa).
- A. H. M. F. — Arquivo Histórico do Ministério das Finanças (Lisboa).
- A. H. U. — Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa).
- A. H. I. — Arquivo Histórico do Itamarati (Rio de Janeiro).
- A. C. M. L. — Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.
- A. P. E. — Arquivo do Patrimônio do Exército (Rio de Janeiro).
- A. H. P. — Arquivo Histórico Português.
- A. D. G. M. — Arquivo do Diretório Geográfico do Maranhão.
- A. A. N. R. J. — Anexos do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

- A.C.G.P.M. — Acervo da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- A.D. — Alvarás Diversos.
- A.D.A.N.T.T. — Alguns Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo.
- A.C.R.D. — Alvarás, Cartas Régias e Decisões.
- A.B.N.R.J. — Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
- A.I.V.P. — Anais do Instituto do Vinho do Pôrto.
- A. 1.º C.H.N. — Anais do 1.º Congresso de História Nacional.
- A. 4.º C.H.N. — Anais do 4.º Congresso de História Nacional.
- A.B.A.P.P. — Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará.
- A.D.R.J.M. — Alvarás, Descimentos, Regimentos e Juntas de Missões.
- B.S.C.A.C.L. — Boletim da Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa.
- B.G. — Boletim Geográfico.
- B.S.G.L. — Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.
- B.A.H.C. — Boletim do Arquivo Histórico Colonial.
- C.A.M. — Cartas aos Administradores do Maranhão.
- C.C.B. — Cartas para Cacheu e Bissau.
- C.A.P. — Cartas dos Administradores do Pará.
- C.A.P. — Cartas aos Administradores do Pará.
- C.D.S. — Cartas de Datas e Sesmarias.
- C.N.C.G.P.M. — Cartas para o Norte da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- C.Q.D.M. — Cartas de Quitação de D. Manuel.
- C.R.D.U. — Cartas Régias e Decisões Ultramarinas.
- C.A.M. — Cartas dos Administradores do Maranhão.
- C.C.G.P.M. — Consultas da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- C.C.F. — Consultas do Conselho da Fazenda.
- C.C.G.C.G.P.G.M. — Catálogo da Correspondência dos Governadores e Capitães Generais do Pará com o Governo da Metrópole.
- C.G.A.V.A.D. — Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro.
- C.B. — Coleção de Bulas.
- C.P. — Coleção Pombalina.
- C.C. — Corpo Cronológico.
- C.D. — Colonos e Degredados.
- C.D.V.R. — Contas em Dívidas de Várias Repartições.
- C.G.P.F. — Correspondência dos Governadores com a Provedoria da Fazenda.

- C.G.M. — Correspondência dos Governadores com a Metrópole.
- C.M.G. — Correspondência da Metrópole com os Governadores.
- C.G.C. — Correspondência dos Governadores com a Côrte.
- C.G.C.R.N. — Correspondência dos Governadores com a Capitania do Rio Negro.
- C.M.E.A.H.U. — Cartografia Manuscrita. Encadernada do Arquivo Histórico Ultramarino.
- C.C.A.G.P. — Copiadores de Cartas para os Administradores e Governadores do Pará.
- C.P. — Caixas do Pará.
- C.M. — Códices Manuscritos.
- C.N.G. — Conselho Nacional de Geografia.
- D.C.G.P.M. — Diário da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- D.D. — Documentos Diversos.
- D.H.B.N.R.J. — Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
- D.R. — Documentos do Reino.
- E.P. — Estatística da População.
- G.P.A. — Guiné. Papéis Avulsos.
- G.C.P.C.C. — Governadores da Capitania do Pará. Correspondência com a Côrte.
- I.B.G.E. — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- J.T. — Junta do Tabaco.
- J.F. — Junta da Fazenda.
- L.D. — Livro de Doações.
- L.I. — Livro das Ilhas.
- L.V.C.G.P.M. — Livros de Vendas da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.C.D.D. — Livro de Registro de Cartas de Doação e outros Documentos.
- L.R.E. — Livro do Registro das Escrituras.
- L.R.C.D.S. — Livro de Registro de Cartas de Datas e Sesmarias.
- L.R.A.C.G.P.M. — Livros de Registros das Ações da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.L.P.C.G.P.M. — Livro de Recibos dos Lucros Parciais da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.C.C.G.P.M. — Livro de Registro de Consultas da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.R. — Livro das Resoluções Régias.
- L.R.I. — Livro de Registro de Índios.
- L.R.C.C.G.P.M. — Livro de Registro de Consultas da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.

- L.P.A.C.G.P.M. — Livros de Penhoras nas Ações da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.P.P. — Livro de Registro das Procuраções e Pro-  
vimentos.
- L.R.E.C.C.G.P.M. — Livro de Registro do Expediente da Contadoria da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.C.P.J. — Livro de Registro das Cartas e Patentes da Junta.
- L.D. — Livro de Decretos.
- L.R.D.A.S.M. — Livro de Registro de Decretos e Avisos de Sua Majestade.
- L.R.P.P. — Livro de Registro das Procuраções e Pro-  
vimentos.
- L.E. — Livro da Estremadura.
- L.G. — Livro do Guadiana.
- L.M. — Livro de Místicos.
- L.C.N.E.C.G.P.M. — Livros das Cargas dos Navios por Entrada da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.C.N.S.C.G.P.M. — Livros das Cargas dos Navios por Saída da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.Cr.C.G.P.M. — Livros das Carregações da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.C.C.G.P.M. — Livros de Compras da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.R.S.M. — Livro de Registro das Representações de Sua Majestade.
- L.A.S.E. — Livros dos Avisos das Secretarias de Estado.
- L.B.C.G.P.M. — Livros dos Balanços da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- L.R.C.P.Q.A. — Livro de Registro das Cartas e Patentes da Queima das Ações.
- M.P. — Maços do Pará.
- M.M. — Maços do Maranhão.
- M.R. — Maços do Reino.
- M.C.G.P.M. — Maços da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- M. — Memorial.
- M.N. — Marco dos Navios.
- P.A.C.P.M. — Papéis Avulsos da Companhia do Grão-Pará e Maranhão.
- P.P.N. — Provisões, Patentes e Nomeações.
- R.S.G.L. — Reservados da Sociedade de Geografia de Lisboa.
- R.T.A. — Registro de Títulos da Alfândega.
- R.S.E.P. — Revista da Sociedade de Estudos Paraenses.

- R. G. H. D. R. G. M. — Revista de Geografia e História do  
Diretório Regional de Geografia do Maranhão.  
R. B. G. — Revista Brasileira de Geografia.  
R. I. H. G. B. — Revista do Instituto Histórico e Geográ-  
fico Brasileiro.  
R. I. H. G. S. P. — Revista do Instituto Histórico e Geo-  
gráfico de São Paulo.  
R. I. H. G. P. — Revista do Instituto Histórico e Geográ-  
fico do Pará.  
R. G. — Registro Geral.  
R. P. H. M. — Registro de Patentes e Honras Militares.  
R. P. S. — Registro de Patentes e Sesmarias.

\* \*  
\*

### PRIMEIRA PARTE.

## A EUROPA E OS MERCADOS ULTRAMARINOS.

### CAPÍTULO I. — MERCANTILISMO E COMPANHIAS.

A conquista e integração do Atlântico afro-americano no complexo da economia européia foi o grande acontecimento inaugurador do mundo moderno. Nesse **processus**, enormemente repercussivo, há, pelo menos, três etapas essenciais: a conquista do Atlântico sul-africano, a conquista do Atlântico norte-americano e a conquista do Atlântico sul-americano. A montagem das rotas oceânicas à distância, fecunda e criadora, foi lenta, arriscada e dispendiosa. Como não podia deixar de acontecer, o êxito exerceu enorme atração sôbre as classes econômicas mais avançadas da Europa Ocidental, moldando-se um novo tipo de mentalidade de nítidas feições capitalistas. Na imensidão líquida, a Europa empobrecida saciou a sua fome. Com a organização portuguesa das rotas atlânticas da Mina e do Cabo e com o derrame dos metais preciosos da América espanhola, a Europa acelerou em alguns anos o ritmo da sua evolução em todos os setores da vida. A civilização européia deixou de ser continental, senhorial, agrária e mediterrânea, para se tornar intercontinental, burguesa, comercial e atlântica — fato novo na história do mundo.

Surgido para a vida o capitalismo moderno com a ordenação monárquica do gigantesco empreendimento atlântico português, que levou à Europa a seiva vivificante para ulteriores empresas ultramarinas, ocorre uma feraz migração de capitais multiplicadores de riqueza social para o Atlântico, novo centro nervoso do tráfico internacional. O Mar-Oceano torna-se,

em vista disso, a grande moldura geográfica e o ambicionado laboratório para novas experiências. O capitalismo monárquico português, ao descortinar o Atlântico, revelou o cenário da nova economia, proporcionando, assim, ao homem europeu, uma nova tarefa a realizar e um novo drama a representar (1).

O novo “espírito de empresa” da classe de mercadores, banqueiros e navegantes, elementos gerados nos próprios organismos das classes populares, assaltou a tradição senhorial, militarista e agrária. Essa metamorfose precipitou a desintegração da orgânica medieval. Com a conquista do Atlântico a burguesia começa a tomar consciência de si própria e dos seus interesses. A sociedade manufatureira e mercantil, com nítidas feições capitalísticas, substitui, cada vez mais acentuadamente, a velha sociedade rural, aristocrática e artesanal. É uma época de mudança e transfiguração que nasce sob o signo do Atlântico. À cainheza e fragilidade mercantil da Idade Média sucede o arraigado espírito expansionista do novo tipo de homem que surge no cenário da imensidão atlântica devorando espaço. Perde-se o respeito pelos limites geográficos. Acelerando o processo de desagregação da ordem medieval, o homem cada vez mais se mantinha fora da municipalidade, da corporação, da família. A largueza oceânica convidava-o ao movimento, afastando-o das realidades tangíveis do mundo do século XIV, século de crises em todos os setores da vida, fenômenos conexos com a Guerra dos Cem Anos e com as terríveis pragas que a acompanharam (2).

Na segunda metade do século XV e começo do século XVI, quando o capitalismo monárquico português organizou as rotas atlânticas de Arguim, da Senegâmbia, da Mina e do Cabo, com as “capturas” do ouro novo africano e da pimenta asiática, essa mentalidade se enraíza e se expande. Continua a espraiar-se com a chegada dos galeões dos Austrias abarrotados de metais preciosos da América. Sob o signo da Reforma apresenta-se, afinal, para a transformação do capitalismo comercial num poderoso capitalismo industrial.

---

(1). — Veja-se nossa tese de doutoramento — **O capitalismo monárquico português (1415-1549)**. Contribuição para o estudo dos origens do capitalismo moderno. Coimbra, 1963 e 1964 (2 vols.).

(2). — Cf. S. Luce, *Histoire de la Jacquerie*. Paris, 1859; Mirot (L.), *Les insurrections urbaines au début du règne de Charles VI (1380-1383)*. Paris, 1906; Pernoud (R.), *Les villes marchands aux XIV e XV siècles*. Paris 1948; Pirenne (H.), *Le soulèvement de la Flandre maritime de 1323-1328*. Bruxelles, 1900; Réville (A.), *Le soulèvement des travailleurs d'Angleterre en 1381*. Paris, 1898; Unwin (G.), *Finance and trade under Edward III*. Manchester, 1918.

Com isso o homem desvia-se dos ideais da Idade Média. O comerciante adquire importância. Não é raro figurar como credor do rei, expressiva mostra da união entre a burguesia marítima e a monarquia centralizada. Entrelaçavam-se, assim, os interesses do imediatismo mercantil com os objetivos políticos da realeza, a ponto de o Estado não descuidar dos problemas econômicos. Semelhante conduta, repercussivo consubinato, resultou da conquista atlântica, começo de uma nova época histórica lubrificada de modernidade.

A centralização monárquica pôs fim às rebeliões do século XIV. A aristocracia feudatária foi grandemente golpeada pela mancomunação das classes econômicas com a Corôa, autêntica simbiose oriunda da concordância de solicitudes e mútuas vantagens. A autoridade patronal que singulariza o sistema social da Idade Média passou ao rei, que se encarrega da missão de organizar e dirigir a vida econômica. O desenvolvimento da riqueza mobiliária favoreceu, sobremaneira, a formação de poderosas monarquias centralizadas. O Estado moderno necessita de ouro para saldar o seu desígnio político. O comerciante carece de segurança e proteção. Daí a aliança entre as duas forças, em que a Corôa e a burguesia adquirem riqueza. Na ordem econômica, o mercador se enriquece e ganha prestígio social. Na ordem política, a realeza desenvolve seu poder em detrimento dos senhorios. O Estado monárquico substitui o Estado feudal, à medida que os bens mobiliários sobrepunham a propriedade territorial. A agudeza individualista da burguesia comercial e marítima vai acabando com o espírito corporativo medieval. O derrame de ouro nôvo afro-americano intensifica o circuito monetário e, conseqüentemente, o comércio exterior assente na sublimação nacionalista da época. Os mercados internacionais de moeda e de produtos comerciáveis dão a melhor moldura ao quadro das instituições do Estado-Nação que faz o seu aparecimento na História como tutor e estimulador do processo de desenvolvimento econômico (3).

(3). — Cf. Crue (M. F.), *La France: les transformations politiques, administratives et sociales. De Charles VIII à la fin de Henri II (1492-1559)*, in "Histoire Generale" de E. Lavisse — A. Rambaud t. IV, págs. 136 e segs. Paris, 1894; Levasseur (M. E.), *La France: progrès économique — agriculture, industrie, commerce (1492-1559)*, idem, págs. 185 e segs.; Mariejol, (M. J. H.), *L'Espagne. De l'avènement d'Isabelle la Catholique jusqu'à l'abdication de Charles-Quint (1474-1556)*, idem, págs. 325 e segs.; Langlois (M. Ch. V.), *L'Angleterre et la Reforme. De Henri VIII à Marie Tudor (1509-1558)*. Idem, págs. 555 e segs.; Martin (A. von), *Sociologia del Renacimiento*, págs. 27 e segs. Fondo de Cultura Economica, México, 1946.



Por isso os mercantilistas clamaram por um poder político forte, capaz e disposto a proteger os interesses da nova economia. Advogando em causa própria patentearam que o princípio da regulamentação e restrição aplicado em larga escala, pelo estabelecimento de monopólios, constituía uma base essencial do Estado, imprescindível à própria manutenção da monarquia centralizada (4). Não admira que a realeza aceitasse o alvitre da burguesia comercial. Assim se confundem os benefícios dos mercadores com os da Nação. O objetivo final — acumulação de riqueza amoedada — correspondia às aspirações da política nacionalista, em que o Estado aparece como sujeito e objeto da ação econômica do mercantilismo, fomentador de estruturas nacionais.

O enriquecimento das nações pela acumulação de metais preciosos tornou-se uma obsessão. Semelhante prática mercantilista, que nasceu na Europa com a conquista e exploração do Atlântico e que se alastrou até meados do século XVIII, visava enriquecer os Estados pelo entesouramento da moeda forte.

A aparição e a influência do sistema corresponde a um conjunto de acontecimentos políticos, econômicos e sociais. No “econômico”, assiste-se a um alargamento mercantil resultante da organização das rotas atlânticas. Com a conquista de novos mercados, as trocas incrementaram as instituições de crédito. Com o derrame aurífero os preços elevaram-se, estimulando, sobremaneira, a atividade comercial e favorecendo a acumulação de capitais mobiliários multiplicadores de esplendidezas. No “político” presencia-se a centralização do poder real, com o entrincheiramento das monarquias do Ocidente europeu. Os grupos nacionais tomam consciência da sua unidade e dos seus interesses comuns. No “social” assiste-se a uma gradual ascensão da burguesia comercial e marítima. É, pois, nesse quadro que nasce e se desenvolve o mercantilismo, política econômica que entende dever indicar ao Estado os processos através dos quais êle pode enriquecer e tornar-se poderoso, quer no plano interno, quer no quadro das relações internacionais (5).

(4). — Cf. Mun (Thomas), *A Discourse of Trade from England into the East Indies*. Londres, 1621; *England's Treassure by Förraign Trade* (impresso em 1630). Londres, 1929; Moncada (Sancho de), *Restauración política de España*. Madrid 1619; Olivares (Damião de), *Memorial para prohibir la entrada de los generos extranjeros*. Madrid, 1621; Carrion (J. L. Sureda), *La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII*. Madrid, 1943.

(5). — E' em Thomas Mun que as idéias do capitalismo comercial encontram a melhor expressão. Assim as alegações em defesa da *East India Company*

O que importa é promover a unificação política e o poderio nacional. É nessa fase da história da política econômica que se erigem os Estados-Nações, considerando-se a acumulação de metais preciosos, o protecionismo e outras medidas econômicas, simples meios de alcançar êsse desiderato. Não admira, portanto, que os monarcas aceitassem a catequese mercantilista e a ela submetessem sua política. É que nela viam o meio de fortalecer o Estado absolutista contra as sobrevivências do particularismo medieval dentro do país e, no estrangeiro, contra as potências rivais. A doutrinação gerou-se no seio das imediatas necessidades do capital mercantil, ainda que se tenha manifestado sob a forma de medidas tomadas para defender o Estado. Disfarçando seus benefícios com a aparência de uma política destinada a fortalecer a Nação, os mercantilistas utilizaram a Corôa como instrumento de suas teorias. As rotas atlânticas à distância, aproximando mercados e mercados de quatro continentes, criaram divergências entre os competidores. A expansão comercial pôs em foco o problema da segurança. Por isso mesmo é que os mercantilistas viam no poder real centralizado o melhor engenho para protegê-los de seus adversários. Como os esforços dos comerciantes e das diferentes agremiações não bastassem para garantir e preservar os centros de troca ultramarina com os quais negociavam, devia completá-los o poder do Estado, para cujo fortalecimento contribuíam. Com isso mais se acentuou o amancebamento entre burguesia e realeza. Semelhante concubinato explica a ingerência do trono nos problemas mercantís, em que o “econômico” surgia aos olhos da monarquia centralizada como salvaguarda do seu poder político. Em contrapartida, o Estado-Nação despontava como segurança dos benefícios da calculista burguesia comercial e marítima. Como se vê, perfeita simbiose que se anuncia no século XV, cresce no século XVI, reina no século XVII e começa a ser combatida nos meados do século XVIII.

Durante a maior parte dêsse tempo em que se acentuam as rivalidades internacionais, fato que levava ao fortalecimento dos grandes Estados nacionalistas, nada é mais significativo do que o predomínio no mundo econômico das Companhias privilegiadas de comércio e navegação. Dir-se-ia ter sido essa a

---

se transformaram na defesa do mercantilismo inglês e do capitalismo comercial. O comércio exterior assegura a balança comercial favorável, afirma Mun. (Cf. *England's Treasure...*, págs. 24 e segs.).

maior contribuição dos mercantilistas ao intercâmbio intercontinental. Dessa política fomentista de “partilha” ultramarina resultou uma imensa acumulação de riqueza dentro da Europa, origem da transformação do capital comercial num capital industrial. O meio utilizado para se conseguir êsse acervo de capitais procriadores foi a instituição de emprêsas monopolistas delegadas pelo Estado. O denominador comum era a unificação política detentora de um poder central forte que cada qual procurava manobrar em seu proveito, enfim, em desdobramento de sua ação. Assim a política e a economia trocam benefícios. Daí a política externa enérgica em todos os setores. O imperialismo em grande ou pequena escala é a outra face do mercantilismo. Não estamos mais diante de um senhorio da Idade Média que coleciona feudos mas, sim, em face de um Estado centralizado que deseja mercados e áreas de influência. A expansão política e militar é também uma investida econômica, uma vez que a guerra, bem como qualquer outro empreendimento, só é feita se der lucro.

Assim o Estado mercantilista apresenta-se como o primeiro, o maior dos empresários. Eis a política em cálculos, como qualquer burguês, fazendo suas contas. O cálculo na política irrompe no século XVI com a definição das grandes potências. Na tessitura internacional chamam-no diplomacia — invenção da época do Renascimento a serviço dos interesses burgueses. Nesse Estado a justiça funciona visando sempre a abolição dos privilégios tradicionais. As próprias cidades aquiescem em abdicar de seus direitos em favor da realeza centralizadora. A monarquia surge, portanto, como um presente de conveniências burguesas em que o Estado e o príncipe se identificam.

O monarca, frente ao problema das despesas, precisou arranjar um meio para dar cobertura aos **deficits** orçamentários. Para que os negócios trilhassem a sua marcha ascendente, era imprescindível demolir todo o vigamento feudal que emperrava a formação de capitais multiplicadores de riqueza. Impunha-se, pois, incentivar e proteger os empreendimentos mercantis e industriais. Na situação desordenada em que se achava a sociedade européia, só um poder forte e com objetivos que iam além dos limitados interesses dos senhorios poderia empreender a realização de semelhante tarefa. Isso explica a interferência do Estado na vida econômica e a doutrinação intervencionista do mercantilismo. É que o primeiro problema que as nascentes monarquias centralizadas enfrentaram foi o da unificação econômica nacional, fim político da realeza.

O meio de obter a abastança econômica do Estado ocupa o primeiro lugar nas preocupações doutrinárias. A acumulação de metais preciosos em vista disso, explica a preeminência da riqueza monetária em todos os seus aspectos. A orientação do comércio exterior — superioridade da exportação sobre as importações — para que o excedente da balança comercial favorecesse o afluxo de ouro e prata, era outra obsessão mercantilista. O impôsto era, outrossim, fonte de renda para o Tesouro. Por isso a arrecadação foi centralizada nas mãos da Corôa. Fomentando a produção e animando o crescimento da população, o mercantilismo monárquico dirigiu as forças econômicas para a realização de um fim político que ultrapassa a soma dos interesses individuais (6).

O que importa é o aumento do poderio estatal. É essa, principalmente, a grande preocupação das monarquias do século XVII, época de rapina internacional em que as grandes potências necessitam aparelhar-se para não serem vítimas da “partilha” mercantilista. Unificação nacional e enriquecimento do Estado são elos da mesma cadeia, salvaguarda da monarquia centralizada. Ambas finalidades decorriam, evidentemente, dos problemas políticos da época. Assim pôde o mercantilismo, com as suas diferentes roupagens (7), encaminhar o pensamento para a solução de problemas de natureza econômica. Esfôrço gigantesco de trabalho coletivo por força do momento histórico, em que a loucura pela posse de riquezas se unia ao espírito de luta contra os dogmas religiosos.

Os Estados, separados pelos interesses, descobriam e dominavam continentes. As grandes Companhias privilegiadas de comércio e navegação organizavam-se incentivadas pela política dos governos que procuravam controlar todos os elementos da economia nacional. As grandes potências colonizadoras mantinham, assim, o monopólio absoluto sobre a produção e o consumo das colônias.

As novas áreas geo-econômicas do ultramar atraíam capitais e comerciantes do velho continente pelas perspectivas de riqueza que ofereciam. Os ânimos não se abatiam com os contínuos naufrágios, com a pirataria organizada, distribuída pelas rotas marítimas. A realza, por outro lado, desejava aumen-

(6). — Cf. Gray (A.), *The Development of Economic Doctrine*, págs. 66 e seg., Londres, 1932; Robertson (N. M.), *Aspects of the Rise of Economic Individualism*, págs. 60 e seg. Londres, 1933; Morini-Comby (J.), *Mercantilisme et Protectionisme. Essai sur les doctrines interventionnistes en politique commerciale du XV au XIX Siècle*, págs. 5 e seg. Paris, 1930.

(7). — Cf. A variante do mercantilismo português.

tar o patrimônio nacional e folgar o seu erário. Ambicionava, afinal, capitais para objetivos políticos. Urgia, portanto, criar novas fontes de abastança no continente e nas colônias. O Estado tomava em suas mãos a vida econômica. É que as atividades mercantis se achavam estreitamente vinculadas com os problemas da Corôa.

O crescimento da política econômica mercantilista, com suas cambiantes no tempo e no espaço, caracterizava-se no século XVII, sobretudo, por um agravamento das suas tendências à conquista e exploração dos mercados e das matérias primas. A Europa, alargada pela conquista do Atlântico até às margens vivificadoras dos centros produtores de mão-de-obra escrava, das especiarias e dos metais preciosos de três continentes — África, América e Ásia — pôde sair da acanhada situação econômica em que se achava, derrubando os quadros feudais que entravavam a sua evolução progressista. O mercantilismo encontrou no Mar-Oceano a força necessária à sua transformação orgânica, de acôrdo com as suas possibilidades geográficas e econômicas de expansão.

A montagem e engrossamento das rotas marítimas à distância ir-se-iam desenvolver, assim, pela necessidade de ligar a Europa com as regiões coloniais produtoras de riquezas grandemente comerciáveis. As exigências de abastecimento e de transporte seriam o maior incentivo às construções navais e ao comércio, à técnica e à acumulação social de bens. As investidas mercantilistas das grandes potências abriam, afinal, os largos horizontes da especulação ao tímido espírito do cristão medieval.

O ultramar era, então, o produtor de matérias primas indispensáveis ao trabalho da manufatura européia. Cada vez mais o Velho Mundo ficava na dependência da exploração do ultramar. Suas ativas classes de comerciantes, armadores e banqueiros, paraninfados pelo Estado, em breve dominam os principais elos das grossas correntes do tráfico intercontinental, conquistando os Oceanos para o mercantilismo das grandes potências. A Europa criara, finalmente, novas condições de evolução. Formaram-se impérios, definiram-se Estados, separaram-se povos, criaram-se novas relações de produção e de consumo e abriram-se novas vias comerciais. A Europa não resistia à atração exercida pelo Atlântico. O cântico mavioso da sereia era deveras sedutor. As grandes monarquias, despertadas pelo choque recebido, encontraram novas energias que as levaram a libertarem-se daquela espécie de sujeição imposta desde re-

cuados tempos pelo Mediterrâneo. A nova sociedade que substituiu o feudalismo possuía as condições econômicas de desenvolvimento — base geográfica intercontinental de troca, acumulação de riqueza, prestígio do Estado e trabalho livre. Tôda essa repercussiva revolução social que já se esboçara a seguir à reconquista cristã do Mediterrâneo, nos séculos XII e XIII, precipitou-se com a organização das rotas atlânticas. É ela que inicia, pela abolição das restrições que entravavam a familiaridade dos povos europeus, a transformação de uma Europa regionalmente dividida, política e economicamente, numa Europa unida pelas mesmas conveniências.

O movimento expansionista muda profundamente as perspectivas mundiais. Abrem-se, então, à Europa ilimitados horizontes de três continentes. À velha atração do Oriente junta-se a dos dourados centros auríferos da África e da América. As feitorias dos portugueses e dos espanhóis no Atlântico afro-americano, em ambas as costas do Índico e nas ilhas de Java, Borneo, Samatra e Molucas, seguidas logo mais pelos empórios da Holanda, da França e da Inglaterra, representam, porém, para o mercantilismo, mais alguma coisa do que uma simples ampliação quantitativa do comércio europeu. Representam também para a economia européia possibilidades de abastecimento da sua nascente indústria. Esboçam, portanto, uma interdependência econômica dum mundo capitalista que crescia cevado na farta tulha dos mercados ultramarinos.

A prêsa era grandemente apetecível. As grandes potências armam-se cada vez mais para disputá-la. Os Estados individualizam-se na sua política e na sua economia. Os seus imperativos geográficos tornam-se motivos de supremacia que vêm reforçar os seus recursos materiais. As suas classes dominantes sentem mais, com a importância dos interesses que têm de defender, a consciência das suas nacionalidades. Os privilégios econômicos e políticos da classe capitalista, que a caracterizam em cada país, projetam-se aos próprios Estados nas suas relações internacionais. A política, no quadro da tessitura mundial, subordina-se cada vez mais à potência financeira e aos imediatos benefícios mercantis. Vincam-se nitidamente as tendências de internacionalização das trocas, subordinação da incipiente indústria ao capitalismo comercial e, principalmente, mudança do centro de gravitação da Europa para o Mar do Norte, elo atlântico, pela concentração nestas regiões de grande parte da atividade produtiva e comercial européia, pela própria supremacia mundial política e econômica que algumas

nações, favorecidas pelo condicionalismo geográfico e coesão interna, começavam a afirmar.

O Atlântico transformou a civilização continental em civilização universal. Tornou-se, por isso mesmo, a via marítima indispensável para a engorda do capitalismo moderno. O Mediterrâneo deixou de ser o único caminho para o rico Oriente.

Não admira, portanto, que seja através do Atlântico que o mercantilismo se lança em busca da fortuna. A investida marca, melhor que qualquer outro acontecimento, a nova fase da evolução européia — a existência do capitalismo moderno em sua incipiente forma comercial.

O primeiro impulso foi dado por Portugal com a organização das “capturas” atlânticas do ouro nôvo africano e da pimenta asiática. A dominação e o comércio desenvolvem-se na direção das regiões auríferas de ambas as costas da África e das áreas das especiarias malaio-indianas, cuja produção é drenada para o Atlântico em proveito do capitalismo moderno recém-nascido. Definem-se, então, os caracteres mais precoces da economia capitalista: financiamentos e câmbios em larga escala, irrigação de metal precioso, formação de “stocks”, aperfeiçoamento de técnicas de distribuição, aceleração do circuito monetário, caráter internacional das trocas, disputa de mercados produtores e consumidores de produtos exógenos em larga escala (8).

A montagem dessa rede comercial foi lenta, arriscada e dispendiosa. Em lugar de empresas anêmicas, individuais ou familiares, uma gigantesca organização estatal, completa, com organismos centrais de controle régio e com sucursais espalhadas por quatro continentes. A empresa era enormemente complexa e burocrática. O rei era o mais prestigioso empresário — primeira etapa das cambiantes mercantilistas (9).

A segunda arrancada estudaram-na E. J. Hamilton (10), C. H. Haring (11) e H. Chaunu (12). O afluxo dos metais preciosos da América e o comércio sevilhano vêm, todavia, per-

---

(8). — Vide nossa tese de doutoramento: *O capitalismo monárquico...*

(9). — Cf. A variante do mercantilismo português.

(10). — *American Treasure and the Rise of Capitalism*, tradução espanhola in “*El Florecimiento del Capitalismo y otros ensayos de História Económica*”. Revista de Occidente. Madrid, 1948.

(11). — *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Habsburgs*. Cambridge, 1918. Há edição espanhola, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica. México, 1937.

(12). — *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 6 tomos. Paris, 1955-1956.

fazer uma revolução já iniciada quase um século antes pelo empreendimento português.

Segue-se, finalmente, a terceira etapa, cronologicamente a mais recente, que veio completar o domínio da vasta bacia oceânica com a conquista e exploração do Atlântico brasileiro e do Prata.

O sucesso das monarquias ibéricas, no entanto, excitou a concorrência. Os Avís e os Habsburgos, únicos senhorios dos mercados ultramarinos, estabeleceram uma política de monopólio da Corôa para salvaguarda do rico patrimônio, permanentemente ameaçado pela avidez das demais potências européias que nos séculos XV e XVI ficaram quase inteiramente de fora da “partilha” colonial. O dirigismo dos reis portugueses e espanhóis, respectivamente representados pelas Casas de Lisboa e de Sevilha, ficou atado a seus intentos e contradições de ordem política. Ambas as Corôas, empolgadas pela manutenção do poder político centralizado, empenharam-se em fortalecê-lo para colocá-lo a serviço de seus desígnios. Dir-se-ia que o comércio do Estado foi um mal necessário que a realeza criou para preservar o trono, sorvedouro de dinheiro. Faltava, entretanto, clima de fecundação capitalista. Contrastando com a riqueza ultramarina, as monarquias ibéricas, na primeira fase mercantilista, defrontaram-se sempre com uma crise de capitais — constante econômica — que incentivou a especulação da finança internacional. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, Portugal e Espanha, abrindo à Europa perspectivas imensas, tornaram-se prisioneiros da pimenta e do ouro. Os encargos de defesa do patrimônio ultramarino eram imensos. A Corôa, vendo ameaçado o tráfico colonial, procurou arruinar a concorrência pelo estabelecimento militar do monopólio — terapêutica do desespero (13).

As monarquias ibéricas, não obstante os seus esforços, eram impotentes para continuar desacompanhadas uma tarefa de tal envergadura. A primeira lição estava aprendida. O Atlântico, o grande laboratório, achava-se aberto para novas experiências. O capitalismo moderno, na sua incipiente forma monárquica, dera o primeiro passo para o progresso. Apenas ini-

---

(13). — A incapacidade das monarquias ibéricas no século XVI em obterem as mercadorias estrangeiras por troca com os produtos nacionais impressionou T. Mun. (Cf. *England's...*, pág. 23). Portugal e Espanha não conseguiram reter o ouro novo colonial, melhor forma de pagamento das importações do Norte. A escassez de produção interna obrigou-os a satisfazer as suas necessidades por meio do metal precioso.



ciara seu destino histórico encontrando o seu campo — o Mar-Oceano.

Nos últimos anos do século XVI, a gigantesca e concretada barreira erguida por Portugal e Espanha às cobiças das demais potências européias já apresentava enormes brechas. A partir do princípio do século XVII, abrem-se novos rombos que liquêfazem a resistência.

Holanda, França e Inglaterra — as grandes potências mercantilistas do século XVII — que na primeira fase da expansão oceânica haviam ficado à margem da “partilha” ultramarina, organizaram o seu mercantilismo em sólidas linhas com o claro intento de disputar a rica prêsena colonial ao capitalismo monárquico ibérico, que se arrastava amolentado e penosamente. O tráfico atlântico ia entrar numa nova fase da sua evolução, com a ofensiva do mercantilismo agressivo do século XVII.

Uma série de eficientes medidas tendentes a fortalecer o poder político centralizado libertou as grandes potências do conservantismo que lhes impunha a barreira geográfica atlântica, até então senhoreada pela monarquia ibérica. A par da complexa luta política que se desenrolou na Europa, caminhava, em íntima conexão, a investida para a partilha das ricas regiões coloniais. Dificilmente se pode separar uma da outra. A expansão do imaturo imperialismo, em sua forma mercantilista, sob as palavras de ordem — “mercados” e “matérias primas” — foi objeto de uma acirrada luta política e militar. Uma coisa liga-se à outra como elos de uma mesma cadeia de interesses políticos e econômicos atuando reciprocamente, como resultado do seu duplo intuito de partilha atlântica — partilha de uma região econômica e de uma via marítima de passagem.

O tradicional sistema de exploração das áreas ultramarinas, inaugurado pelas monarquias ibéricas, sofreu um rude golpe com as contradições da política dos primeiros Habsburgos. Carlos V transformou os Países-Baixos numa desprezível província da Espanha. A sujeição política juntou-se a conhecida intolerância de Filipe II (1556-1598), o “demônio do meio-dia”. Obcecado em proteger o triunfo da Santa Sé, deixou-se levar pelo seu feroz sectarismo, investindo contra os Países-Baixos, numa luta terrível que vibrou uma arrojada assaz funesta ao seu poderio. As violentas medidas de repressão por êle ordenadas contra o movimento protestante provocaram uma sublevação popular. A frente da revolta estava Guilherme de Nassau,

príncipe de Orange. Os sucessos dos patriotas flamengos levaram as Províncias do Norte a proclamar a sua independência. Constituíram-se, então, em república, sob o nome de Províncias Unidas. As possibilidades, no entanto, não cessaram. A Inglaterra de Elizabeth continuou a socorrer Maurício de Nassau, que havia sucedido a seu pai, Guilherme, príncipe de Orange, no governo da Holanda. Finalmente a Espanha acabou reconhecendo a autonomia batava (14).

Com a independência a Holanda entrou na fase da sua prosperidade marítima e mercantilista. A burguesia flamenga do protestantismo não suportava a soldadesca castelhana nem os frades da Inquisição. A intolerância religiosa de Filipe II conduziu, afinal, um povo de mercadores ao apogeu do poder político. Em contrapartida, a armipotente monarquia espanhola dos Habsburgos caiu numa irreparável decomposição.

De há muito os comerciantes e armadores de Amsterdan viviam do trânsito de mercadorias, concorrendo nos entrepostos da orla do Báltico e do Mar do Norte com os hanseáticos. Proclamando a sua emancipação política, os flamengos compreenderam logo que o comércio era uma poderosa arma para combater a Espanha, sua maior inimiga. Arrebatá-lo o tráfico e suas colônias, tal foi o constante propósito dos governantes da república e da monarquia neerlandesas. O melhor ariete para abrir brechas na barreira ultramarina ibérica seria, sem dúvida, o estabelecimento de gigantescas Companhias privilegiadas de comércio e navegação, arma do mercantilismo agressivo holandês contra o rico império dos odiados Habsburgos.

A Holanda possuía organismos mercantis associativos que tinham por base o contrato da comenda marítima. As **Voor-Compagnium** e a **Compagnie van Verre** agiam, então, separadamente, competindo entre si no tráfico do Báltico e do Mar do Norte, onde disputavam à Hansa as melhores negociações. Essa concorrência não covinha à administração das cidades e das províncias. O antagonismo mercantil precisava ser banido. Razões políticas e militares reclamavam união e amizade. Impunha-se criar uma máquina que viesse reforçar enormemente a luta contra os Filipes, senhores dos impérios ibéricos. O estratagema foi, pois, a instituição das grandes Companhias

---

(14). — Cf. Mariéjol (M. J. H.), *L'oeuvre de Philippe II (1559-1598)*, in "Histoire Générale" de Lavisse — Rambaud, t. V, págs. 78 e segs.; Frédéricq (M. P.), *Les Pays-Bas. Les luttes religieuses (1555-1609)*. Idem, págs. 175 e segs.

criadas sob a proteção do Estado e postas a serviço de uma causa nacional de maior amplitude e de nítidas feições político-militares. Dessa delicada contingência nasceu a gigantesca Companhia das Índias Orientais (**Oost Indische Compagnie**), em 20 de março de 1602, em que o gênio nacional dos flamengos, com seu sentimento municipal arraigado, prestou-se admiravelmente para essa “federação” comercial (15).

O sucesso do engenho mercantilista holandês animou novos empreendimentos de partilha política colonial. O sistema das Companhias era o melhor instrumento para a solução dos problemas que se apresentaram. Comprimida pela pressão crescente dos Habsburgos, a Holanda achava-se na alternativa de renunciar aos comerciáveis produtos asiáticos ou ir ela mesma buscá-los. Optou pela segunda proposição, forma ofensiva mais adequada às circunstâncias do momento histórico, deveras dramático. Além do imediatismo material de lucro, a solução encontrada destinava-se a agir em prol da independência política. Ao estímulo econômico juntava-se, concordante, a emancipação política.

O tráfico asiático foi, assim, declarado um negócio do Estado e pôsto debaixo da sua proteção e vigilância. A empresa podia erigir fortalezas, declarar guerra e assinar tratados com os príncipes do ultramar. Tudo era feito, porém, em nome dos Estados Gerais aos quais a Companhia prestava juramento de fidelidade política. O privilégio era de 20 anos, mas foi por diversas vezes prorrogado até 1740. No começo a Companhia pagava impostos sobre a exportação e importação. Em 1700 essa obrigação foi substituída por um desembolso anual de 364 mil florins (16).

O comércio apresentava-se aos alhos da Companhia holandesa como um roubo legitimado. Nas suas investidas agressivas desalojaram os portugueses das Molucas, onde ergueram fortes militares e celebraram tratados com os nativos. Portugal, dominado pelos Filipes, via o seu patrimônio ultramarino retalhado pelos almirantes-mercadores da Companhia das Índias Orientais.

Depois de assentarem nas Molucas a base mais importante do seu poderio colonial no Oriente, dirigiram-se à costa do Ma-

---

(15). — Beaulieu (P. Leroy), *De la Colonisation chez les Peuples Modernes*, págs. 73 e segg. Paris, 1874; Gignoux (Claude-Joseph), *L'Époque mercantiliste*, in “*Histoire du Commerce*” de J. Lacour-Gayet, t. IV, págs. 171 e segs. Col. SPID.S.D.

(16). — *Ibidem*.

labar, Coromandel, Sumatra, Borneo e Ceilão, onde fizeram aliança com os indígenas contra os portugueses (17).

A própria Inglaterra, que havia auxiliado a independência da Holanda contra a Espanha não escapou ao mercantilismo ofensivo da Companhia flamenga. Em 1618, o almirantado da empresa desembarcou em Java, onde atacou os ingleses. Em 1621 montou ali, com o nome de Batávia, o seu "quartel general", transformado numa autêntica capital da Índia holandesa e num dos mais importantes empórios da Ásia. Em 1661 conquistou no continente Cochim e Cananor, mercados que o capitalismo monárquico português havia organizado em proveito do tráfico atlântico no comêço do século XVI. O prestígio da gigantesca Companhia crescia imensamente. A península de Malaca estava ocupada. As ilhas de Timor e Sumatra pertenciam ao domínio da Companhia. Não obstante a sua ofensiva, não conseguiram estabelecer-se na China, dada a resistência dos portugueses em Macau. Os melhores mercados da Ásia e da Europa eram seus tributários. O tráfico de cabotagem no Índico e no Pacífico asiático completavam a sua fortuna. Batávia era a "pérola do Oriente" e centro fundamental do comércio da Ásia, onde residia um governador a quem estava confiada a gerência da poderosa sociedade (18).

Já a 3 de junho de 1621, a Holanda havia criado outra feroz e possante empresa com os mesmos objetivos de luta contra a Espanha. Trata-se da **West Indische Compagnie**, que recebeu o monopólio comercial por vinte e quatro anos, com vastíssimo âmbito de ação no Atlântico afro-americano. Nessa enorme área geo-econômica a Companhia das Índias Ocidentais, formada no mesmo molde da sua congênere do Oriente, exerceu jurisdição e domínio político militar, mercê dos poderes que lhe foram delegados pelo Estado (19). No traçado de suas diretrizes econômicas, políticas e militares, percebe-se a coparticipação do Estado, conjugando interesses privados com o bem-estar público.

Em ambas as Companhias a Espanha encontrou temível inimigo. Impelidas pelo programa do mercantilismo ofensivo, engenhosamente montado pelo govêrno holandês, as Companhias souberam impôr-se no quadro das relações internacionais

---

(17). — *Ibidem*.

(18). — *Ibidem*.

(19). — Cf. Laet (Joannes de). *História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde o seu comêço até ao fim do ano de 1636*, in "A. B. N. R. J.", vol. XXX, págs. 36 e seg. Rio de Janeiro, 1912.

como força capitalista e arma de guerra. Com êsse sistema agressivo, em que o soldado e o mercador se confundiam, o mercantilismo holandês revolveu os métodos de exploração dos mercados ultramarinos e a arte de guerra marítima, em que predominava o combate da pirataria assente na ação dos “ladrões do mar”: A doutrina do **mare liberum** sustentada pelos holandeses assovelados por Hugo Grócio era, demais, um admirável incentivo para a partilha colonialista que se fazia, sobretudo, em evidente prejuízo do patrimônio das monarquias ibéricas (20).

Com semelhante maquinismo mercantilista, de nítida feição ofensiva e belicosa, a Holanda organizou o contra-ataque que abriu profundos e largos rombos no sistema defensivo do patrimônio ultramarino de Portugal e Espanha. A arremetida era, outrossim, dos judeus aninhados em Amsterdan (21) contra a Inquisição ibérica, especialmente espanhola. Sob êste aspecto, as Companhias holandesas representaram uma estratégia dos judeus insurreccionados contra o Santo Ofício. Esta razão era concordante com o claro objetivo de romper o monopólio do tráfico colonial senhoreado pelos Filipes.

A Companhia das Índias Ocidentais fêz em ambas as margens do Atlântico o que a sua congênere havia feito no Índico e no Pacífico asiático. Em 1612 os soldados-mercadores, atraídos pelo resgates de escravos e pelo trato do rico metal amarelo, investiram contra a Costa do Ouro, onde erigiram o Forte de Nassau, primeiro baluarte da Companhia no Atlântico africano. Graças a isso puderam organizar uma lucrativa rede de contrabando com as colônias portuguesas e espanholas da América, seqüiosas de mão-de-obra escrava (22).

Não ficou nisso a conquista do mercantilismo holandês, na sua forma singular mercantil e guerreira. Em 1624 a esquadra do almirante Jacob Willeckns atacou Salvador. Seguiu-se a invasão de Pernambuco por Hendrik Loonk, em 1630. Com se-

(20). — Grócio discutiu a soberania portuguesa sôbre os territórios orientais e o direito de Portugal ao exclusivo da navegação para a Índia e do tráfico com o Oriente. (Cf. Caetano (Marcelo), *A polêmica da liberdade dos mares e a resposta de Frei Serafim de Freitas a Hugo Grócio*. Lisboa, 1959; Ferreira (Waldemar), *História do Direito Brasileiro*, t. III, págs. 54 e seg. São Paulo, 1955).

(21). — Cf. Bloom (H. L.), *The Economic Activities of the Jews of Amsterdan*. Williamsport, 1937.

(22). — Carvalho (A. Morais de), *Companhias de Colonização*, págs. 106 e seg. Coimbra, 1903.

melhantes assaltos, a Companhia fundou o seu Brasil holandês (23).

Com a Restauração de 1.º de dezembro de 1640, Portugal armou-se para desaninhar o intruso de sua colônia americana. Em 1649 foi instituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil, sob o estímulo do padre Antônio Vieira, para combater a empresa holandesa. Em 1654 os portugueses punham fim ao domínio batavo no Brasil. A Inglaterra, em luta com a Holanda, contribuiu, indiretamente, para a expulsão do invasor. O tratado de paz entre Portugal e os Países-Baixos, porém, somente foi assinado em 1661 (24).

A ação das investidas do mercantilismo holandês fêz-se sentir, também, no Atlântico norte-americano. Na América Setentrional os flamengos haviam fundado em princípios do século XVII algumas feitorias nos rios Hudson, Connecticut e Delaware, com o nome de Novos Países-Baixos, onde a pesca e o comércio de peles constituíam a principal atividade. A Inglaterra, entretanto, não recebeu bem o "assalto". Seguiu-se uma luta de gigantes que não cabe aqui relatar, e que levou os holandeses a renunciar às suas pretensões na América do Norte (25).

Em 1634 conseguiram estabelecer-se nas Antilhas, aproveitando-se do condicionalismo geográfico favorável para o contrabando, organizando ali um comércio fraudulento em prejuízo do tráfico legal das grandes potências (26).

Graças ao estabelecimento das Companhias, o comércio da Holanda durante boa parte do século XVII se estendia de um extremo a outro do mundo. No norte da Europa as suas feitorias superaram a Liga Hanseática. Na Rússia, Arkangel, depois de Novgorod, foi a principal praça de comércio até a fundação de São Petersburgo. Manufaturas, madeiras, peles, pescado, sêbo, azeite e outros artigos da Europa Setentrional convergiam para os seus armazéns. Da Polônia, pela via fluvial do Vístula e do entreposto de Dantzig, extraíam cereais que

---

(23). — Sobre os holandeses no Brasil, veja-se o estudo de C. R. Boxer, *The Dutch in Brazil, 1624-1654*. Oxford, 1957.

(24). — Cf. Freitas (Gustavo de), *A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)*. Subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. São Paulo, 1951; Ferreira (Waldemar), *A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua Natureza Jurídica*. Separata da "Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo", ano L. São Paulo, 1955.

(25). — Cf. Moireau (M. A.), *L'Amérique. Progrès de la colonisation européenne. Du milieu du XVI au milieu du XVII siècle*, in Lavisser-Rambaud, t. V, págs. 962 e segs. Paris, 1895.

(26). — *Ibidem*.

eram negociados nas suas casas de Amsterdan e de Roterdan, centros redistribuidores. Para a Polônia, Rússia e Prússia transportavam artigos manufaturados, açúcar e outros produtos comerciáveis. A Europa era sua tributária. Acrescenta-se a essa rede mercantil a gigantesca cadeia de comércio no Atlântico, no Índico e no Pacífico e compreenderemos melhor a acumulação de riqueza da Holanda no século XVII e primeiras décadas do século XVIII, bem como o prestígio político-militar alcançado pelos Estados Gerais nesse período de ação de seu mercantilismo ofensivo nos mares até então senhoreados pelas monarquias ibéricas centralizadas.

Dada a rivalidade das grandes potências, esse colosso tinha, forçosamente, que ruir. Enquanto a Holanda enfrentou a Espanha de Filipe II, a Inglaterra de Elizabeth manteve-se acorde com a causa da independência das Províncias Unidas (27). Tratava-se, naturalmente, de combater o inimigo comum. No século XVII, porém, a conjuntura internacional era outra. A política de Cromwell não convinha a supremacia marítima e comercial dos flamengos. O Ato de Navegação, em 1651, proibindo a importação de gêneros em navios estrangeiros, foi dirigido contra a concorrência que a marinha neerlandesa fazia aos ingleses. Segue-se, finalmente, a conhecida investida da França de Luís XIV que acabou por desmorronar o prestígio do mercantilismo holandês, já bastante combalido no começo do século XVIII (28).

Quase pela mesma época a França e a Inglaterra organizaram Companhias. A febre foi geral. A luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais, forma de enriquecimento dos Estados, impunha semelhante maquinismo, cujo espírito de associação data do princípio do século XV (29).

Em 1406 Henrique IV criara na Inglaterra a sociedade dos comerciantes aventureiros — **Merchants Adventurers**. As lãs eram, então, a mercadoria mais comerciável do país. Os **adventurers** negociavam panos, trocando-os pelos vinhos do Ocidente europeu e artigos do Levante. As rotas do Báltico e do Mar do Norte, no entanto, eram ainda dominadas pela Hansa. Com o

(27). — Cf. Black (J. B.), *The Reign of Elizabeth, 1558-1603*. Oxford, 1949.

(28). — Davies (Gadfrey), *The Early Stuarts, 1603-1660*, págs. 107 e segs. Oxford, 1937; Sayous (M. E.), *La République d'Angleterre. Cromwell. La Restauration (1649-1668)*, in Lavisser-Rambaud, t. V, págs. 58 e segs. Paris, 1895; Waddington (M. A.), *Les Provinces-Unies (1609-1715). Histoire Intérieure*. Idem, págs. 469 e segs.

(29). — Cf. Heckschér (Eli, F.), *Mercantilism*, 1.º vol., págs. 36 e seg. Londres, 1935; *Merkantilism*, in "Encyclopaedia of the Social Sciences", v. IX-X, págs. 333 e segs.

governo despótico de Henrique VIII (1500-1547), a Inglaterra começou a suplantar os seus concorrentes no trânsito mercantil do Mar do Norte. A completa emancipação, porém, data da época de Elizabeth (1558-1603). Durante o seu longo reinado lutou a favor da Reforma com tenacidade igual à que Filipe II da Espanha pôs em servir aos interesses do Catolicismo, impulsionando enormemente a expansão comercial inglesa (30).

A Inglaterra preparava-se para a “partilha” mercantilista. Em 1578 a Corôa aboliu os últimos privilégios dos hanseáticos, proibindo a exportação de lãs inglesas. Ademais, onerou as importações dos mercadores da Hansa. Ficou, outrossim, proibida, por razões de ordem política, a carregação de cereais e munição de guerra para os portos de Espanha.

Na segunda metade do século XVI, a decadência de Antuérpia, fato conexo com a falência do capitalismo monárquico português, levou a Londres e Bristol risonhas esperanças. Em 1576 Thomás Grashan funda a primeira Bôlsa da Inglaterra. Parelhamente a isso prosperavam as manufaturas de York e Norwich. Newcastle começava a exportar carvão mineral. Em 1600, nos últimos meses do reinado de Elizabeth, a Companhia dos Mercadores de Londres obteve por 15 anos o privilégio exclusivo do tráfico de certas áreas da América, da África e da Ásia. A realza concedeu-lhe o direito de exportar anualmente 30 mil libras, desde que importasse igual quantia no prazo de seis meses a contar da data da viagem. No ano seguinte, em 1601, partiu a primeira frota para o Oriente. Visitada Sumatra, Java e Molucas, retornou a Londres com boa carregação e informes sôbre mercados (31).

O sucesso aumentou a febre pelo sistema das Companhias. Algumas emprêsas, porém, não levavam a sua ação além dos limites da Europa. É o caso, por exemplo, da organizada na Inglaterra em 1555, destinada a fazer o comércio exclusivo com a Rússia. As Companhias ultramarinas só começam a aparecer nos fins do reinado de Elizabeth e no governo dos Stuarts. O estabelecimento da famosa Companhia das Índias Orientais, à qual a raíinha concedeu o privilégio do comércio da Índia por

(30). — Carus-Wilson (E. M.), *The origins and early development of the Merchant Adventurers organization in London as shown in their own medieval records*, in “*The Economic History Review*”, v. IV, n.º 2, págs. 147 e segs. abril, 1933; Lipson (E.), *The Economic history of England*, vol. II, págs. 61 e segs. Londres, 1934; Black (J. B.), *op. cit.*, págs. 323 e segs.

(31). — Cf. Schacht (Hjalmar), *Der theoretische Gehalt des englischen Merkantilismus*, págs. 108 e seg. Kiel, 1900; Packard (Laurence), *The commercial Revolution (1440-1776)*, págs. 207 e seg. Oxford, 1932.



15 anos, com poder absoluto nas terras que conquistasse e outros valiosos favores, data de 1599. A Inglaterra entrava, afinal, na luta mercantil e política pela partilha do Índico e do Pacífico asiático, com enormes malefícios para Portugal no Oriente. Com o govêrno de Cromwell (1649-1659), uma das épocas mais florescentes da História da Inglaterra, define-se a prática da exploração das regiões coloniais pelas Companhias privilegiadas. O Ato de Navegação, em 1651, foi um golpe violento para o mercantilismo holandês. A Inglaterra iniciava, finalmente, a sua admirável trajetória marítima. A partir de 1651, o comércio de cabotagem na Inglaterra ficou exclusivamente nas mãos dos nacionais. Os produtos da indústria piscatória estrangeira podiam vender-se na Inglaterra desde que pagassem direitos dobrados. O comércio colonial foi nacionalizado. O giro mercantil europeu foi de tal maneira regulado que a importação só podia ser feita em navios ingleses ou de procedência do país fornecedor do artigo negociado. Era, pois, uma terrível cutilada contra a Holanda, que vivia, quase inteiramente da política econômica de transporte como intermediária. Ficou, demais, assente que os navios deviam ser construídos nos estaleiros ingleses. O código draconiano de Cromwell era, afinal, uma guerra aos mercadores, navegantes e armadores estrangeiros. Foi essa diretriz que regeu o mercantilismo inglês, na sua forma comercialista, até meados do século XVIII. Tornou-se, sem dúvida, um poderoso instrumento de guerra mercantil e engenho político-militar, principal fundamento do poderio marítimo da Inglaterra (32).

Os primeiros anos do século XVII viram nascer diversas emprêsas coloniais. Em 1618 e 1631 foram criadas na Inglaterra Companhias para África, com o privilégio de tráfico da costa da Guiné, entre 1602 e 1620. A investida sôbre o comércio africano prosseguiu. Em 1661, por exemplo, formava-se nova Companhia à qual a Corôa concedeu o trato dos territórios da África Negra, desde o Cabo Branco até o Cabo da Boa Esperança. Em 1683 outra emprêsa surgia na Inglaterra com o exclusivo de fornecer escravos negros necessários às colônias da América Inglesa, onde tinham sido organizados os primeiros núcleos de colonização oriundos das perseguições religiosas (33).

(32). — Rees (J. F.), *Mercantilism and the Colonies*, in "The Cambridge History of the British Empire", t. I, págs. 561 e segs. Cambridge, 1929; Beer (Louis), *The origins of the British Colonial System, 1578-1660*, págs. 87 e segsg. New York, 1933.

(33). — *Ibidem*. Veja-se ainda: Moireau (M. A.), *op. cit.*, págs. 941 e segs.

Com a revolução de 1688, a Inglaterra inaugurou uma nova fase do seu mercantilismo. A obra iniciada por Elizabeth e continuada por Cromwell foi impulsionada por Guilherme de Orange. Em 1708 reorganizou-se a Companhia das Índias Orientais. Apesar de suas tendências belicosas foi, no entanto, sobretudo de natureza mercantil. Nela acham-se, profundas, as raízes do império anglo-indiano. Apesar do pouco sucesso de certas empresas anteriores (Companhia de Hudson e Companhia da Rússia e do Levante) os ingleses persistiam na prática da exploração das regiões coloniais estabelecendo e renovando Companhias privilegiadas de comércio e navegação (34).

Os primeiros engenhos da nascente revolução industrial no começo do século XVIII impulsionaram enormemente o sistema colonial inglês. As guerras com a Holanda, França e Espanha, decidiram a sorte política da Inglaterra e o futuro da sua economia. O imenso desenvolvimento da atividade produtora promoveu a criação de estabelecimentos de crédito destinados a incrementar a circulação de capitais. Nos últimos anos do século XVII, em 27 de julho de 1694, o Banco da Inglaterra já era encarregado da negociação de valores comerciais, expressiva mostra do vertiginoso crescimento do mercantilismo inglês. Nos meados do século XVIII a Companhia de Aberdun (1767) e a sua congênere Britânica (1746) continuavam a exercer parte da ação que a Corôa havia dado à Companhia da Baía de Hudson em 1670, criada para a colonização de certas áreas da América do Norte e à qual foi concedido o comércio exclusivo das peles (35).

O princípio do século XVIII não trouxe o esmorecimento do favor que a organização das Companhias privilegiadas usufruiu no século anterior. A experiência, todavia, no começo da segunda metade do século XVIII, afrouxou o entusiasmo dos primeiros tempos. Em 1713, a Inglaterra aproveitou-se das circunstâncias políticas que tinham levado à paz de Utrecht para obter o exclusivo do tráfico de escravos na América. A confiança na organização das grandes Companhias, porém, começava a afrouxar, passando a maior parte das concessões para a administração real.

A França, igualmente, reconheceu a necessidade da prática de partilha colonial, apesar da roupagem industrialista do

---

(34). — *Ibidem*. Vide ainda: Sayous (M. É.), *L'Angleterre. Les derniers Stuarts et Guillaume III (1670-1714)*, in Lavisso-Rambaud, t. VI, págs. 430 e segs. Paris, 1895.

(35). — *Ibidem*.

seu mercantilismo. As primeiras experiências datam do final do século XVI. Em 1599 a Companhia do Canadá iniciou as suas atividades na América Setentrional, explorando os lucrativos setores da pesca e das peles. Em 1604 Henrique IV animou o estabelecimento de uma sociedade destinada à exploração do comércio das Índias Orientais. Anos depois, em 1616, outra semelhante foi criada. Em 1625 organizou-se para o tráfico da América a Companhia de Morbihan. Na segunda metade do século XVII, em 1664, finalmente, fêz seu aparecimento a poderosa Companhia das Índias Orientais, em moldes que se assemelham às suas congêneres que a precederam na Inglaterra, em 1599, e na Holanda, em 1602. Montada depois de suas rivais, pôde a Companhia francesa aproveitar-se da experiência alheia. Foi-lhe dado o privilégio por 40 anos, podendo fazer guerra aos príncipes do Oriente e construir fortalezas. O govêrno contribuiu com a décima parte dos fundos, obrigando-se a emprêsa a saldar o empréstimo, sem juros, no prazo de quatro anos. Envolvida na luta pela partilha política e econômica do Índico e do Pacífico asiático com a Holanda e a Inglaterra, a Companhia padeceu as conhecidas vicissitudes que explicam o recuo do mercantilismo francês no Oriente (36).

No tempo de Richelieu o govêrno já havia criado Companhias. O estabelecimento de emprêsas de colonização foi um dos traços mais importantes da política comercial do cardeal. Em 1625 fundou a Companhia de Morbihan. Dois anos depois, em 1627, era organizada a Companhia de Saint-Pierre. Em 1635 foi criada a Companhia das Ilhas da América, com administrações subalternas em Saint-Christophe, na Martinica e Guadeloupe. Todos êsses empreendimentos entravam numa área onde espanhóis e ingleses se digladiavam (37).

---

(36). — Para um estudo sôbre as Companhias francesas, vejam-se as seguintes obras: Boissonnade (P.), *Colbert et la Compagnie de Commerce du Nord (1661-1689)*. Paris, 1930; Bonnassieux (P.), *Les grandes Compagnies du Commerce*, Paris, 1892; Clement (P.) (ed.), *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*. Paris, 1861-1873; Harsin (Paul), *Les doctrines monétaires et financières en France du XVI au XVIII siècles*. Paris, 1928; Mazan (J. de), *Doctrines économiques de Colbert*. Paris, 1900; Weber (H.), *La Compagnie française des Indes (1604-1875)*. Paris, 1904; Benoit (E.), *Recherches sur la politique coloniale de Colbert*. Paris, 1902; Pauriat (Louis), *Louis XIV et la Compagnie des Indes Orientales de 1664*. Paris, 1886.

(37). — Cf. Hauser (Henri), *La pensée et l'action économiques du Cardinal de Richelieu*, págs. 74 e segs. Paris, 1944; Moireau (M. A.), *op. cit.*, págs. 954 e segs.; d'Avenel (M. G.), *Louis XIII et Richelieu*, in *Lavis-Rambaud*, t. V, págs. 367 e segs. Paris, 1895.

Com a administração de Colbert a prática continuou. A Companhia do Norte instituída para o Báltico, a Companhia dos Pirineus destinada ao comércio com a Espanha, onde o ouro americano entrava como a melhor forma de pagamento das manufaturas e cereais da França, a Companhia das Índias Ocidentais fortalecida para a exploração das Antilhas e da costa atlântica africana e, sobretudo, a Companhia das Índias Orientais destinada a assegurar, em proveito do mercantilismo francês, uma parte do tráfico oriental, constituem os melhores exemplos da organização de empresas coloniais francesas no século XVII.

Colbert, porém, não foi um inovador. Sua ação circunscreveu-se a dar forma mais rigorosa a certas disposições que antes dele e fora da França se haviam praticado com algum sucesso. Rebaixou os impostos à saída das manufaturas do reino. Diminuiu os direitos de entrada às matérias primas destinadas à fabricação nacional. Em contrapartida, carregou de direitos proibitivos a indústria estrangeira. Criou, assim, um autêntico monopólio em favor do seu mercantilismo industrialista, senhor absoluto do mercado interno. Os capitais, estimulados pelos largos privilégios afluíram copiosamente às manufaturas. Completando o seu dirigismo, Colbert instituiu estabelecimentos do Estado para servirem de modelo ao trabalho particular. A tapeçaria dos Gobeliões e a porcelana de Sèvres são os melhores exemplos. As próprias Companhias, seduzidas pelos resultados colhidos pelos holandeses, surgiram como criações arbitrárias do Estado (38).

Morto Luís XIV, em 1715, há uma reação contra o estatismo colbertista. O movimento foi de nítidas tendências liberais. Não obstante êsse encolhimento, houve ainda um esforço com o néo-mercantilismo de John Law. Em 1717 a França criou a Companhia do Mississipi com o privilégio de vinte anos para explorar a Luisiânia e o tráfico de peles de castor do Canadá. Finalmente, em 1770, quatro anos antes de Luís XV morrer, foi instituída a Companhia do Levante — último suspiro do envelhecido mercantilismo francês. Moribundo, não resistiu à primeira arremetida da fisiocracia no reinado de Luís XV (39). Aparece, porém, em países economicamente mais aca-

(38). — Mazan (J. de), *op. cit.*, págs. 132 e segs.; Lavoisier (M. É.), *La France économique. Colbert et ses successeurs (1661-1715)*, in Lavoisier-Rambaud, t. VI, págs. 228 e segs. Paris, 1895.

(39). — Cf. Weulersse (Georges), *La Physiocratie a la fin du règne de Louis XV (1770-1774)*. Paris, 1959.

nhados, quando na França e na Inglaterra era já um fenômeno do passado.

O exemplo da Holanda, da França e da Inglaterra animou as monarquias ibéricas a organizar o mesmo engenho. A preponderância adquirida pelo mercantilismo daquelas potências, em evidente detrimento de Portugal e Espanha, prendeu a atenção de D. João IV, logo após a Restauração. A partir de 1640 a Corôa ocupou-se com grande solicitude do problema. A idéia do padre Vieira incitou o monarca. Contrapor à ação ofensiva das emprêsas estrangeiras uma Companhia. Tratava-se de evitar que a Holanda se apoderasse dos cabedais que bastariam para sustentar a guerra contra a Espanha. Em vista disso a instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil surgia aos olhos da realeza como elemento de grande eficácia para a reorganização do tráfico no Atlântico brasileiro. Era um magnífico elemento de defesa contra as pretensões da Holanda e da Espanha. A ação da Companhia foi uma poderosa arma da Corôa na restauração do seu patrimônio ultramarino.

Portugal, neste caso, outra coisa não fêz do que pôr em execução uma prática mercantilista aconselhada pelas circunstâncias do delicado momento histórico que se seguiu ao 1.º de dezembro de 1640 (40). Durante mais de meio século — de 1580 a 1640 — Portugal, dominado pelos Filipes sofreu as arremetidas do mercantilismo ofensivo das grandes potências do século XVII que haviam inaugurado a luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais. Impunha-se, pois, reunir esforços para salvaguarda do quinhão remanescente, sobretudo no Brasil, onde Portugal se propunha assentar um império atlântico em substituição ao alquebrado império do Oriente. O estabelecimento da Companhia Geral do Comércio para o Brasil foi, portanto, uma experiência, autêntica resposta de D. João IV à poderosa Companhia holandesa que havia investido contra a Bahia e Pernambuco.

Animado pelo sucesso obtido no Brasil, o govêrno português applicou o mesmo remédio no Atlântico africano, igualmente ameaçado pela agressividade das grandes potências. Dêsse resultado a criação da Companhia de Cacheu e Rios da Guiné, em maio de 1676, no reinado de D. Afonso VI, destinada

---

(40). — Cf. *Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino*. Publicadas por P. M. Laranjo Coelho. Lisboa, 1940; *Cartas dos Governadores da Província do Alentejo a El-Rei D. João IV* (3 vols.). Publicadas por P. M. Laranjo Coelho, Lisboa, 1940.

a fornecer mão-de-obra escrava para as terras do Brasil. Segue-se-lhe, ainda no século XVII, a Companhia de Cabo Verde e Cacheu, criada por alvará de D. Pedro II de 4 de janeiro de 1690 (41).

E a febre das Companhias em Portugal manteve-se no século XVIII. Na montagem de emprêsas privilegiadas de comércio e navegação, a Corôa viu o meio mais eficiente de amparo ao seu patrimônio ultramarino permanentemente ameaçado pelo imperialismo político e econômico das grandes potências européias. Se não havia já o entusiasmo que animara a Holanda, a França e a Inglaterra no começo do século XVII, em Portugal, todavia, ainda estava sobremaneira arraigada a confiança que se depositava nas Companhias. A prática, embora desusada e obsoleta, foi encarada pela realeza como arma mais eficaz de defesa contra os capitais industriais da França e da Inglaterra sequiosos de mercados e de matérias primas tropicais (42).

Assim sendo não admira que D. João V criasse em 1724 a Companhia do Corisco, destina a organizar o tráfico de escravos nos centros de resgates do Atlântico africano (43). O gigantesco império ultramarino, dividido por três continentes, não podia ficar desamparado. Através da associação de capitais particulares, a realeza fazia-se presente na obra de conquista e humanização da terra, permanentemente ameaçada de cair em poder alheio.

A monarquia espanhola, igualmente senhora de um ambicionado império colonial, aplicou a mesma terapêutica. Em 1728 surgiu a Companhia de Caracas. Anos depois, em 1747, foi instituída a Companhia das Índias Ocidentais (44).

O grande impulso do mercantilismo ibérico, porém, foi dado nos meados do século XVIII pelo marquês de Pombal. O estabelecimento de Companhias privilegiadas era deveras concordante com a filosofia política do ministro de D. José I. Conhecedor do sucesso britânico, aplicou os ensinamentos

---

(41). — Carvalho (Tito Augusto de), *As companhias portuguesas de colonização*, págs. 34 e segs. Lisboa, 1902.

(42). — Cf. Raynal (L.), *L'Anticolonialisme au XVIII siècle*. Coleção "Colonies et empires". Paris, 1951.

(43). — Cf. Azevedo (Pedro de), *A Companhia da ilha do Corisco*, in "A. H. P.", t. I, n.º 12, págs. 422 e segs. Lisboa, 1903.

(44). — Cf. Hussey (R. Dennins), *The Caracas Company (1728-1784). A Study in the History of Spanish Monopolistic Trade*. Cambridge, 1934; Basterra (Ramón), *Una empresa del siglo XVIII: los navios de la ilustración de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de America*. Caracas, 1925.

aprendidos em Londres. Versado na intriga da política internacional, viu no sistema das Companhias o meio mais eficiente de livrar o reino e o império da ação sorvedoura do capitalismo estrangeiro, fielmente representado pelas sucursais inglesas estabelecidas em Lisboa (45). As Companhias prestavam-se, ademais, à planejada investida pombalina contra o poder político e econômico dos jesuítas. Representam, portanto, instrumentos ao serviço do fim em vista. A intervenção do Estado constitui parte essencial do processo fomentista do ultramar. Pombal apadrinhou as Companhias por vêr nelas os meios de fortalecer o seu despotismo. Entrelaçam-se, portanto, os dois objetivos do Estado absolutista. O fomento ultramarino era um apêndice inseparável da política de Sebastião José de Carvalho e Melo, bem como um auxiliar necessário do seu programa de desenvolvimento econômico e defesa do patrimônio da Corôa.

A Companhia do Grão-Pará e Maranhão, criada por alvará de D. José I de 7 de junho de 1755 (46), e a sua congênere de Pernambuco e Paraíba, instituída a 13 de agosto de 1759 (47), comparam-se na sua força econômica e no seu prestígio às grandes emprêsas coloniais da Holanda, da França e da Inglaterra. A roupagem, porém, era outra. O propósito era diferente. As circunstâncias que geraram as Companhias pombalinas eram diversas. Daí a variante do mercantilismo português, sobremaneira singular e significativa.

\* \*  
\*

## CAPÍTULO II. — AS VARIANTES MERCANTILISTAS: A FORMA PORTUGUESA.

As grandes potências mercantilistas do século XVII, inaugurando em sólidas linhas a luta pela partilha política e econômica do patrimônio ultramarino dos Habsburgos, sobremaneira enriquecido em 1580 com a junção do império criado pelos Avis, outra coisa não fizeram do que a revisão que a época febreira lhes impunha. Os métodos utilizados na arremetida distinguem, porém, com as suas cambiantes, as diferentes roupagens do mercantilismo.

(45). — Cf. As condições portuguesas.

(46). — Cf. Instituição da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, Lisboa, 1755.

(47). — Cf. Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa, 1759.

Portugal e Espanha, em face do descobrimento de mares e terras, reivindicaram para si o exclusivo do domínio e da jurisdição. Até à reunião das duas Corôas — apesar dos incidentes suscitados pela ação dos corsários — os demais Estados europeus respeitaram o privilegiado senhorio colonial. Imaturidade náutica, verdor técnico, aliados às contradições políticas e cainheza econômica, distanciaram a Holanda, a França e a Inglaterra das rotas atlânticas monopolizadas pelas monarquias ibéricas. Com o desastroso empreendimento português de Alcácer-Kibir tudo mudou. Por carta régia de 29 de maio de 1585, Filipe II decretou a apreensão dos navios holandeses e ingleses fundeados nos portos espanhóis e portugueses. Fechavam-se, assim, as escalas ibéricas ao trânsito mercantil daquelas nações (1).

A êsse ato anti-político seguem-se, incontinentemente, as represálias dos contrariados. A referida intolerância religiosa de Filipe II (2) precipitou amargamente o contra-ataque da Holanda e da Inglaterra. Ia perder-se para sempre a supremacia da Espanha nos Oceanos. As ambições mercantilistas encontraram na precipitada política externa do filho de Carlos V uma magnífica dissimulação dos seus intentos. Em setembro de 1598, com a morte de Filipe II, foi sepultado o poderio da realeza espanhola. O império português ia ser mutilado pelos inimigos dos Habsburgos. Quase ao mesmo tempo, diversos pontos do ultramar foram atacados pelos ingleses, franceses e holandeses que, finalmente, abriam profundos rombos na concretada barreira atlântica. A investida mais agressiva partiu da Holanda. O êxito do **mare liberum** de Grócio (3) repudiou a doação pontifícia dos descobrimentos e, com ela, a soberania portuguesa sobre os territórios ultramarinos e o domínio ao exclusivismo da navegação da rota do Cabo.

No comêço do século XVII, o mercantilismo agressivo holandês estava preparado para iniciar a partilha da ambicionada prêsa. O espólio, rico e fácil, encontrava a sua justificação na própria política econômica mercantilista. Os Estados indi-

(1). — A medida ocasionou uma alta geral dos preços dos produtos ibéricos nos mercados flamengos, sobretudo do sal português, artigo enormemente desejado para a pesca do arenque [Cf. Rau (Virgínia), *A exploração e o comércio do sal de Setúbal*, pág. 137. Lisboa, 1957].

(2). — Cf. *Mercantilismo e Companhias*.

(3). — Cf. Caetano (Marcelo), *op. cit.*, págs. 23 e segs.; Ferreira (Waldemar), *História do Direito...*, t. III, págs. 54 e segs. Veja-se a réplica portuguesa: Serafim de Freitas et la liberté des mers au XVII Siècle, in Amzalak (Moses Bensabat), *Trois précurseurs portugais*, págs. 39 a 94. Paris, s. d.



vidualizam-se mais na sua política e na sua economia. Os seus imperativos geográficos tornam-se, cada vez mais acentuadamente, motivos de supremacia que vêm reforçar os seus recursos materiais. As suas classes dominantes sentem mais, com a importância dos interesses que têm de defender, a consciência de suas nacionalidades. Com a inauguração da partilha ultramarina, o mercantilismo europeu percorre, em poucos anos, um longo caminho de sua evolução.

Foi uma expansão capitalística na sua forma comercial, condicionada pelas relações políticas dos Estados e pelas exigências do giro mercantil internacional. Sob o ponto de vista holandês, a partilha política e econômica das regiões coloniais pelo mercantilismo foi enormemente impulsionada por objetivos materiais imediatos. Outrossim, pelos métodos de conquista que utilizou, apresenta um singular aspecto guerreiro. Essa variante do mercantilismo flamengo correspondia às mais imperiosas necessidades da época. Por isso foram tão revolucionárias as suas conseqüências. O assalto às regiões coloniais dos Habsburgos pelos almirantes-mercadores das Companhias holandesas apresenta-se, assim, como roubo legitimado, uma das fontes mais fecundas dos capitais de Amsterdan e Roterdan. A investida mercantilista da Holanda foi, sem dúvida, o meio mais eficaz de um povo para se libertar politicamente da servidão a Filipe II. As reivindicações traduzem-se na rapina e devastação do patrimônio ibérico, onde a forma flamenga comercialista encontra a sua maior força de expressão.

Dir-se-ia tratar-se de um mercantilismo salteador, criado pelo Estado para o Estado e composto por uma miscelânea de soldados, marinheiros, mercadores, corsários e piratas aos quais o governo delegava soberania de conquista e de guerra, acometimento contra os Filipines e a Inquisição. Guiado por um ideal político de unificação, sentiu uma exigência imperiosa de expansibilidade econômica, que se fazia em evidente prejuízo do patrimônio ultramarino de Portugal e Espanha. A expansão realizava-se: mas à custa da violência. O enriquecimento conseguia-se: mais pelo saque e tomadia do esforço alheio. O mercantilismo ofensivo holandês encontrava, pela destruição do império colonial ibérico, uma ampla faculdade de desenvolver as suas qualidades de iniciativa, num ambiente econômico muito mais próprio do que o do fechado regime da cidade. As classes de mercadores e marinheiros flamengos, habituadas à união dos esforços que tornava possível os grandes trabalhos de conjunto, eram a poderosa alavanca do mercanti-

lismo que encontrava no assalto o melhor caminho para a acumulação social de riqueza.

É preciso não esquecer, contudo, que a luta pelo domínio e exploração das regiões coloniais seria uma aberração guerreira incompreensível, se não tivesse como objetivo principal a exploração econômica dos povos vencidos. O mercantilismo holandês agressivo surge, assim, como um produto de circunstâncias do tempo em que a complexa armadura do Estado era o melhor escudo de defesa dos interesses comerciais. O que se pretende, acima de tudo, é a exploração organizada do mundo. Explorar e para isso organizar. Não organizar com o intuito de civilizar. Afigura-se-nos que foi sempre êsse o principal objetivo do mercantilismo holandês. Os inúmeros casos concretos dessa política de expansão encontram-se no organismo das suas Companhias (4).

A derrocada do império ibérico no começo do século XVII coincide com o assalto dos almirantes da Holanda ao **mare nostrum** dos Avís e dos Habsburgos. A expansão mercantilista flamenga não representou apenas uma nova orientação política de partilha do mundo colonial. Marcou também o crescimento do capitalismo comercial europeu, com imensas possibilidades mundiais de expansão. O Atlântico, descoberta portuguesa, desempenhava, assim, o importante papel histórico, que as suas condições geográficas permitiam, de principal via de comunicação com o Oriente. A expansão do mercantilismo correspondia às necessidades da época. Por isso vingou. Ela representou, porém, uma renhida luta. A Europa alargara as suas fronteiras até ao Pacífico asiático e às margens vivificadoras do Índico e do Atlântico. O mercantilismo, dividido pelas rivalidades políticas e econômicas das grandes potências, resultantes da força crescente da própria expansão, apresentou no Atlântico, mais do que em qualquer outra região, as contradições dos nascentes imperialismos em luta. Não admira, portanto, que a Holanda iniciasse a partilha política e econômica dos novos mares e terras coloniais de maneira tempestuosa. O intento era a conquista de áreas geo-econômicas descobertas pelos capitães portugueses e espanhóis e, naturalmente, a organização mercantil das rotas. Não cuidaram da propagação da Fé. O propósito dos almirantes-mercadores era outro. Destruir o poderio ibérico no ultramar era crêdo que figurava em relêvo no mercantilismo comercialista holandês, mais prático e utilitário e menos colonizador. Apresenta uma feição acen-

(4). — Veja-se o capítulo — Mercantilismo e Companhias.

tuadamente bélica, organizado para fins de conquista e de guerra, com direitos soberanos e amplíssimos meios ofensivos. Praticava a pirataria em grande escala, pavor e estremecimento das frotas e galeões dos Habsburgos.

Faltou-lhe, porém, uma base territorial e poderio militar. O processo de acumulação de riqueza exercitado pelo mercantilismo holandês assentava em base postiça. A conquista, a pilhagem e o saque não podiam ser um modo permanente de aquisição de riqueza. No século XVII os mercados ultramarinos exerciam sobre as demais potências, especialmente no espírito das classes econômicas da França e da Inglaterra, uma atração que abalou profundamente o poderio ofensivo da Holanda.

A entrada da França e da Inglaterra na luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais acuou o mercantilismo holandês. Cromwel e Luís XIV mostraram-se assaz indispostos contra a Holanda. A luta continental prolongou-se no ultramar, onde a França e a Inglaterra encontraram a força necessária ao crescimento orgânico do capitalismo moderno, de acôrdo com as exigências das suas classes econômicas avançadas e com as possibilidades de expansão.

O mercantilismo inglês, embora comercialista, não apresenta a mesma feição do seu congênere flamengo. Possui, no entanto, cataduras parecidas. Ninguém ignora que o governo inglês sobretudo na primeira fase da expansão animou a pilhagem e a saque que se exercitavam em larga escala. Sabe-se, outrossim, que a Companhia das Índias Orientais, instituída em 1599, nos últimos tempos do reinado de Elizabeth (5), destinada a explorar o comércio do Oriente, recebeu o poder absoluto nas terras que conquistasse. Confunde-se, pois, nestes dois aspectos, com o mercantilismo holandês. Era, ademais, à maneira da Holanda, comercialista. O tratado de Utrecht, em 1713, representa, de certa forma, a supremacia marítima da Inglaterra, enormemente beneficiada pela política continental de Luís XIV. A balança favorável do comércio exterior, entusiasticamente defendida pelos mercantilistas ingleses, sobretudo por Thomas Mun (1571-1641), cujas alegações em defesa da **East India Company** se transformaram na defesa do capitalismo comercial (6), representa um progresso do sistema. Mun insiste no comércio exterior, para cujo desenvolvimento a moeda representa apenas um meio, o modo mais adequado para enri-

---

(5). — *Ibidem.*

(6). — Cf. *England's Treasure by Foreign Trade*, págs. 24 e segs., cit. ed.

quecer o país (7). Não confunde moeda e capital. Os metais preciosos podem sair, desde que as importações de ouro e prata superem as exportações. A preocupação metalista aliada à política de defesa e engrandecimento do Estado assentava, sobremaneira, na obsessão comercialista (8). Note-se, além disso, que o mercantilismo inglês era menos mediano do que o seu congênere flamengo, dada a maior capacidade produtiva da Inglaterra. Os holandeses viviam sobretudo de uma política econômica de transporte, o que não acontecia com os britânicos que souberam, por convergência de razões, criar e manter uma economia de fixação, grandemente reprodutiva de riqueza social, condição necessária à transformação dos capitais comerciais em capitais industriais. O valor das colônias dependia de serem ou não mercados exclusivos para os artigos da indústria metropolitana e de fornecerem em troca as matérias primas que de outra forma teriam de ser adquiridas no estrangeiro. Assim preparava a Inglaterra o berço do nascente capitalismo industrial, que no século XIX haveria de inaugurar uma nova fase da partilha política e econômica do mundo. Outra cambiante do mercantilismo inglês, feito o confrônto com o holandês, é que a criação das Companhias privilegiadas na Inglaterra deve-se mais à iniciativa de particulares. Na Holanda e na França o estabelecimento das empresas ultramarinas tem mais marcado o selo do Estado.

Frente ao mercantilismo francês, colbertista, não há o que assemelhar. Na França, as Companhias foram criação do governo seduzido pelos benefícios colhidos pelas sociedades holandesas. Empresas autárquicas converteram-se em órgão do Estado soberano. É certo, porém, que a Companhia das Índias Orientais, instituída em 1664 (9), recebeu incumbência de guerra e conquista, envolvendo-se na teia de contradições com holandeses e britânicos. A atuação direta da monarquia absoluta como empresária no campo do comércio e da indústria era bem mais acentuada. O Estado não era apenas subscritor. O seu dirigismo ia ao arbítrio de designar acionistas. Formavam autênticos senhorios, ligados à Corôa por laços de suserania (10).

A matiz industrializada foi particularmente inconfundível do mercantilismo francês, meio empregado para o aumento

(7). — *Idem*, pág. 70.

(8). — Cf. Heckscher, *Mercantilism*, vol. I, págs. 270 e seg.

(9). — Cf. *Mercantilismo e Companhias*.

(10). — Cf. Weber (H.), *La Compagnie française...*, págs. 122 e seg. cit. ed.; Benoit (E.), *op. cit.*, págs. 270 e seg.; Pauliat (Louis), *op. cit.*, pág. 3.

dos estoques monetários. Os artigos industriais — manufatura de luxo — eram encarados como engenho eficaz. Daí as medidas de regulamentação, destinadas a tornar o preço da venda cada vez mais favorável às exportações. O Estado reclamava, ademais, destreza e crescimento demográfico, atitude concordante com o industrialismo e com a política continental de Luís XIV.

França, Holanda e Inglaterra não possuíam minas de ouro. O problema que se colocou foi, portanto, o da montagem de um maquinismo sorvedouro de metais preciosos senhores pelas monarquias ibéricas, pioneiras da expansão atlântica. O intento daquelas potências era, afinal, o mesmo — acumulação de riqueza aurífera. Os meios para se alcançar êsse desiderato é que variaram no tempo e no espaço. Para Portugal e Espanha a questão era de manutenção e defesa das fontes do ouro nôvo. Para os demais Estados, sequiosos de metais, a superação do problema era, em contrapartida, de conquista direta das áreas das minas ou de sucção aurífera por vias mercantis ou industriais, cumieiras sôbre as quais assentava a balança favorável do comércio externo. Nesse embate, terrível drama, ajustam-se as cambiantes da política econômica mercantilista. Por isso a prática governamental manteve e reforçou o protecionismo e a intervenção do Estado na vida econômica até meados do século XVIII. Os métodos utilizados na partilha distinguem as variantes do sistema.

A consideração de que a posse dos metais preciosos constituía a riqueza mesma, e não a forma de tê-la, foi uma obsessão da monarquia espanhola no século XVI. Os bulionistas no tempo dos Habsburgos não conseguiram se desembaraçar do êrro que os levava a identificar a riqueza com a posse das minas de ouro nôvo. Semelhante posição seria oriunda da propriedade das regiões auríferas, cuja abastança daria cobertura para quaisquer importações. Quase nenhum esforço convergia para o ponto de vista da formação dos excedentes. Na Espanha, a unidade nacional com os Reis Católicos marca o instante propício para o florescimento de uma doutrina e uma prática estatais destinadas a fazer frente aos grandes acontecimentos históricos. As fracas fôrças da Corôa, porém, tiveram que suportar tarefas e encargos superiores às suas energias. Os grandes problemas resultantes do derrame aurífero americano, da centralização do poder real, da expulsão dos judeus e da ação do Santo Ofício, excederam enormemente à capacidade da monarquia.

Por isso mesmo impediram a formação de um vigoroso sistema político-econômico que explica, em grande parte, a ausência de uma prestigiosa burguesia capitalista espanhola. O desejo de entesourar o ouro nôvo das Índias Ocidentais frustrou-se. A míngua da produção nacional tornava indispensável a importação de artigos que a Espanha era impotente para manufaturar (11). Daí a fuga do ouro para pagar o saldo negativo da balança comercial. Acresce, outrossim, que a política européia dos Austrias (12) e dos primeiros Búrbons (13) tolheu, sobremaneira, a produção agrícola, mercantil e industrial. A convergência dessas razões e as investidas das grandes potências atiraram a Espanha para o “nível de base” conhecido, apesar da reação que no comêço do século XVIII encontrou alento em Gerônimo Uztáriz, conselheiro de Filipe V (14).

Senhor das fontes argentíferas das Índias Ocidentais, o mercantilismo espanhol foi, sobretudo, defensivo, dissipador e inquisitorial. Encegueirados pelo deslumbramento do metalismo ou bulionismo, os Habsburgos cometeram o êrro “criso-hedonista”, confundindo riqueza e metal precioso num mundo economicamente imaturo. Foi de todos o mais obcecado pela cin-

- (11). — Cf. Sôbre o drama espanhol vejam-se os estudos seguintes: Carande (Ramon), *Carlos V y sus banqueros*. La Hacienda Real de Castilla. Madrid, 1949; *Carlos V y sus banqueros*. La vida econômica de España en una fase de su hegemonia 1516-1556. Madrid, 1943; Agesta (Luís Sanchez), *El pensamiento político del despotismo ilustrado*. Madrid, 1953; Larraz (José), *La época del mercantilismo em Castilla*. Madrid, 1943; Moncada (Sancho de), *Restauración política de España*. Madrid, 1619; Olivares (Damião de), *Memorial para prohibir la entrada de los generos extranjeros*. Madrid, 1621; Castanares (Juan de), *Sistema sobre prohibir la entrada de los generos extranjeros*. Lisboa, 1626; Carrion (J. L. Sureda), *La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII*. Madrid, 1943; Hamilton (D. J.), *American Treasure...*, in “loc. cit.”; *Spanish Mercantilism before 1700*. Cambridge, 1932. Há tradução espanhola, *El Mercantilismo español antes de 1700*, in “El Florecimiento”..., págs. 185 e segs.; *Mercantilismo*, in “Diccionario de Historia de España”, t. II, págs. 489 e segs. Madrid, 1952.
- (12). — Cf. Ibarra (Eduardo), *España bajo los Austrias*. Col. Labor. Barcelona, 1935; Froude (J. A.), *The Spanish history of the Armada*. Londres, 1892; Moguel (A. Sanchez), *Portugal y Felipe II*. Madrid, 1904; Hauser (H.), *La preponderance espagnole (1559-1660)*. Paris, 1933; Retana (L. Fernandez y Fernandes de), *España en tiempo de Felipe II (1556-1598)*, 2 vols. Col. “Historia de España” de R. Menendez Pidal. Madrid, 1958; Weiss (Ch.), *L’Espagne depuis le Règne de Philippe II*. Paris, 1935.
- (13). — Cf. Lera (Pio Zabala y), *España bajo los Borbones*. Col. Labor. Barcelona, 1945; Orsi (M. P.), *L’Espagne et le Portugal de 1724 à 1788*, in *Lavisser-Rambaud*, t. VII, págs. 982 e segs. Paris, 1896.
- (14). — Em 1724 Uztáriz publicou a *Teoria e Prática de Comercio y de Marina*, onde defende o Colbertismo, já parainfado por Moncada. A obra de Uztáriz foi reavivada em 1740 com o trabalho de Bernardo de Ulloa: *Restablecimiento de las fabricas y comercio español*, um dos últimos representantes espanhóis do mercantilismo. (Cf. *Mercantilismo*, in “Diccionario de Historia de España”, t. II, págs. 490 e seg. Madrid, 1952).

tilação bulionista (15). Tratava-se da primeira experiência que se seguiu à expansão portuguesa, mal aprendida pelos Áustrias. Demasiado sectários e intransigentes não se preocuparam com a montagem de uma empresa multiplicadora de abastança social. A intolerância religiosa, a política continental e a manutenção da centralização monárquica atravancaram a medrança de uma economia de nítidas feições capitalísticas. Essa falta de “espírito de empresa” encontra-se, paralela, em Portugal. Por isso não admira que as firmas de Augsburg, Antuérpia e Nuremberg fôssem credoras das monarquias ibéricas, senhoras do ouro-novo afro-americano. Terrível paradoxo, em que o “político” e o “religioso” retardaram o “econômico”.

Em Portugal, porém, o mercantilismo apresenta cambiantes que o distinguem dos seus congêneres europeus. Foi, mais que qualquer outro, colonizador e filantrópico. Na expansão ultramarina portuguesa encontra-se, desde os primeiros tempos, brandura e sensibilidade inimitáveis.

Difícil, senão impossível, identificar empresas coloniais dos Avis com as dos Áustrias. O mercantilismo português foi sobejamente singular para ser confundido. Não é melhor nem pior. É apenas diferente, apesar de certas similitudes ou parcerenças.

O ultramar era patrimônio da Corôa. A arriscada e dispendiosa empresa é uma instituição do Estado, criada por êle e posta sob sua égide. Terras, mares e homens pertenciam à realeza. O critério da monarquia era eminentemente patrimonial, confundindo-se, aqui, propriedade e soberania, função pública e gerência dos bens particulares do monarca com as terras descobertas. O poder de legislar do rei, no setor da economia, procede da conceituação do patrimônio, que é inalienável, e da centralização do poder político que está em suas mãos. A expansão atlântica correspondia, assim, ao alargamento da autoridade da Corôa.

Possuindo a propriedade das novas terras descobertas ou conquistadas, a realeza pôde dispor delas como melhor entendeu. Os Avis se houveram como únicos senhores dos mares, direito reconhecido e defendido pela Santa Sé (16). No uso e

(15). — Cf. Gignoux (Claude-Joseph), *L'Époque mercantiliste*, in Lacour-Gayet, t. IV, págs. 155 e seg. SPID, s. d.

(16). — Nicolau V, pela Bula de 8 de janeiro de 1454, concedeu a Afonso V e a todos os reis de Portugal, seus sucessores, perpétuamente, a conquista e apropriação das terras e mares da África, já conquistadas e que de futuro fôssem descobertos ou conquistados, proibindo a todos os cristãos de navegar e comerciar nas ditas terras e mares, sem licença da Corôa portuguesa, sob pena de ex-comunhão (A. N. T. T. Col. Bulas, Maço 7, n.º 29; A. D. A. N. T. T., págs. 14 e segs.).

desfrute dêsse direito, que como de propriedade se conceituou, a realeza pôs em execução, consoante as circunstâncias, certas modalidades de exploração ultramarina.

Nos primeiros tempos da expansão oceânica, a Coroa não estava em condições para, ela mesma, explorar o monopólio do tráfico africano. Não podendo fazê-lo diretamente, dadas as aperturas financeiras e as contradições internas do reino, foi levada a experiências ditadas pela conjuntura. Ainda não lhe convinha, ademais, a exploração direta do monopólio. Bastava-lhe o direito de interdição. Por isso preferiu, antes de tudo, a iniciativa privada a serviço do trono, traduzida na necessidade de autorização do soberano e no pagamento de certa contribuição (17). O monarca, com o claro intento de incrementar a empresa atlântica, concedia, a quem queria fazer mercê, o privilégio de empreender viagens de comércio ou de reconhecimento geográfico. Note-se que o tráfico não é livre. O direito de organizar expedições estava condicionado ao favor régio. Com semelhante interdição, a Coroa monopolizava tôdas as prerrogativas de estabelecer as modalidades de exploração que lhe parecessem mais convenientes (18).

O rei é o chefe e protetor da empresa. Mas o grande propulsor é seu filho, o infante D. Henrique. Por isso é o mais aquinhoado pelos favores da Corôa. A 26 de setembro de 1433, D. Duarte fêz-lhe mercê das ilhas da Madeira, Pôrto Santo e Deserta. A doação era vitalícia e com todos os direitos, rendas e jurisdição cível e crime, salvo em sentença de morte ou talhamento de membro, e com reserva, para a monarquia, da cunhagem da moeda (19). Por carta de 3 de fevereiro de 1446, o infante recebeu da realza o monopólio da navegação para as Canárias. As viagens legais para as ilhas atlânticas necessitavam da licença do príncipe, que recebia o quinto das carregações (20). Mercê do regime das doações régias, D. Henrique ia enriquecendo o seu senhorio ultramarino, de acentuadas feições mercantilistas.

(17). — Com a expansão a Corôa conservou o quinto que, a rigor, era sôbre prêsas de guerra. Pela Carta régia de 22 de outubro de 1443, sabe-se que a realza amealhava o quinto, de caráter militar: “e daqueles a que elle sy mandase ou dese licença lhes desemos o dirito do quinto do que de la trousem”. (Idem, Chanc. de D. Afonso V, L. 24, fl. 61; Idem, págs. 8 e seg.).

(18). — “que nenhum nem fôsse aquelas terras sem seu mandado e licença asy pera guerra como pera mercadorias... e os que passarem... percam o navio... e todo o que de la trouxerem”. (Idem, Chanc. de D. Afonso V, L. 24, fl. 61).

(19). — Idem, Chanc. de D. Duarte, L. 1.º, fl. 18.

(20). — Idem, Chanc. de Afonso V, L. 5.º, fl. 17v.



Estabelecida a regência de D. Pedro, a 10 de janeiro de 1440, afastada a ameaça de uma guerra civil e de intervenção estrangeira, o infante organizou em sólidas linhas a expansão atlântica. A concepção da nobreza de um império territorial, senhorial e guerreiro, cedeu lugar à de um poderoso e gigantesco império marítimo, burguês e mercantil. A retração senhorial e militarista, segue-se a arremetida colonizadora e mercantilista. E os favores régios ao infante se sucederam. Em 5 de abril de 1443, a Corôa concedeu aos moradores dos Açores a isenção já outorgada aos colonos das ilhas da Madeira, Pôrto Santo e Deserta, do pagamento durante cinco anos, da dízima de tôdas as carregações levadas das ilhas para o reino (21). Com isso a realza animava o mercantilismo colonizador. O privilégio era, afinal, um estímulo.

Um tal sistema de concessões chegou ao grau mais elevado com a cessão senhorial do monopólio do tráfico africano a D. Henrique, pela Carta régia de 22 de outubro de 1443, em virtude da qual ninguém poderia passar além do Bojador sem seu mandado ou licença, sob pena de perda dos navios e cargas. Outrossim, seriam isentos do pagamento ao Estado do quinto e dízima do que negociassem, tanto o príncipe como os que êle mandasse ou por sua licença lá fôsem (22). Dessa maneira, o infante chamou a si o contrôle sôbre tôdas as viagens à “Terra dos Negros”, amealhando o quinto até então devido à Corôa. O papel do Estado passou, assim, para um senhorio. As condições do tráfico, no entanto, permaneceram as mesmas. A cedência do exclusivo mercantil das rotas de Arguim e da Senegâmbia teria sido, quer-nos parecer, uma espécie de prêmio à moda da Reconquista. Ninguém melhor que D. Henrique estaria em condições materiais e espirituais para ser favorecido pelo monopólio da expansão. Pensemos nas rendas da Ordem de Cristo (23). Junte-se a isso o prestígio de sua Casa, composta por uma multidão de servidores — cavaleiros, escudeiros, artífices, mercadores, agricultores e escravos — cujas fôrças políticas e econômicas o trono procuraria atrair para a sua causa, e compreenderemos melhor o favor da realza financeiramente extenuada.

Nessa primeira fase mercantilista da expansão ultramarina, D. Henrique autoriza a viagem a particulares, median-

(21). — *Idem*, L. 27, fl. 107v.

(22). — *Idem*, L. 24, fl. 61.

(23). — “que êle governava, de cujo tesouro podia dispender”, escreveu o cronista Barros. (Déc. I, L. v, cap. II, pág. 15).

te o pagamento do quinto. O príncipe não participa de nenhuma “companhia” (24). O que existe são simples associações precárias de aventureiros mercadores para uma viagem. Obtida a licença do príncipe, os negociantes organizam a expedição. Na torna-viagem repartem entre si os ganhos, pagando a D. Henrique o quinto que lhe era devido. A duração seria limitada a uma viagem, uma vez que não encontramos os mesmos armadores nas expedições seguintes. Ultimada a divisão dos bens ou choradas as perdas, a sociedade seria liquidada. E’ o que se nos afigura plausível.

D. Henrique, porém, não lucrava apenas o quinto legal referido nos diplomas oficiais. Diogo Gomes, por exemplo, informou que o infante percebia o quarto, isto é, vinte e cinco por cento das carregações (25). Essa percentagem é confirmada por Cadamosto, que menciona dois tipos de contratos impostos pelo príncipe aos que requeriam licença para empreender viagens à Guiné. Apesar de D. Henrique ter direito apenas ao quinto, êle podia amealhar não somente o quarto dos resultados da expedição, mas, ainda, consoante o caso, cinqüenta por cento. Os armadores que faziam tôdas as despesas da viagem pagavam ao infante apenas o quinto legal. No caso, porém, de D. Henrique armar o navio, cabendo ao “sócio” os demais gastos, dividiam-se os lucros ao meio (26).

A cessão graciosa ao infante só terminou em 1460, com a sua morte. Nesse regime de exploração do tráfico ultramarino encontrou a Corôa a forma mercantilista ditada pelas circunstâncias — primeira etapa experimental.

Morto o príncipe, há uma breve retomada do monopólio de exploração mercantil do patrimônio colonial pela realza. Uma parte, porém, transita para D. Fernando, irmão de Afonso V e sobrinho e afilhado de D. Henrique (27).

---

(24). — A Companhia pressupõe patrimônio próprio, delegado parcial de poder público, autonomia de direção e descentralização por serviços e área de atuação delimitada pelo Estado. Possui, outrossim, caráter de permanência.

(25). — Cf. *As Relações...*, pág. 275.

(26). — “Il dïto signor armaria lui la caravella achi ne nolesse andar a tute soe spere solo che li metesse la merchadantia e che dapoi al ritorno prtisseno per metade tuto quello se trazesse”. (Cf. *Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra*, P. I., pág. 7. Lisboa, 1948).

(27). — Cf. *Testamento do Infante*, a 28 de outubro de 1460, in A. N. T. T. Chanc. de Afonso V, L. 24, fl. 61. Acha-se publicado in J. M. da Silva Marques, *Descobrimentos Portugêses. Documentos para a sua história*, n.ºs 461 e seg., págs. 588-592, vol. I, Lisboa, 1944; e V. M. Godinho, *Documentos sôbre a expansão portuguesa*, vol. I, págs. 157-166. Lisboa, s. d.

Dada, todavia, a concepção imperial do monarca, de acentuado caráter senhorial, guerreiro e continental, a expansão mercantilista atlântica foi, de certa forma, truncada. A Corôa voltou-se mais para Marrocos. As contradições internas e o aventurismo oneroso de D. Afonso V não permitiram ao Estado explorar, êle mesmo, o tráfico ultramarino. Tratou, no entanto, de evitar o alargamento do hiato resolvendo o problema por meio de certas concessões.

Em 1457, D. Fernando já tinha sido presenteado pela Corôa com uma Carta de doação, dada em Sintra a 17 de novembro das ilhas que daí em diante viesse a descobrir, das quais teria o senhorio, bem como de seus habitantes (28). Isso explica que o afillhado de D. Henrique diligenciasse descobrir terras por sua conta. Aquêle diploma era um incentivo à ação propulsora do príncipe. As novas descobertas aumentariam o seu senhorio ultramarino. D. Fernando, porém, ao contrário de seu tio e padrinho, não pôde subrogar o trato, percebendo o quinto no lugar do rei, ou as rendas totais quando tivesse o onus das viagens. Não. Acontece que o irmão de Afonso V apenas recebeu ilhas, não terras continentais. De qualquer forma, as largas mercês e doações régias eram um estímulo às descobertas e à colonização, de há muito assente nas ilhas sôbre a emprêsa agrária. Observe-se, no entanto, que a Coroa sômente delegou a administração, pois não abdicou, jamais, da soberania.

À cessão senhorial e graciosa segue-se, em 1469, o arrendamento da exploração do monopólio do tráfico da Guiné ao burguês lisboeta Fernão Gomes (29). Essa modalidade não era nova. A Corôa já tinha experiências anteriores, representadas pelas alfândegas, saboarias e impostos (30). A cedência a Fernão Gomes seria, assim, um processo de extensão de uma prática régia medieval. Era, ademais, um incentivo aos capitais particulares. O arrendamento fôra feito, todavia, com prudência. O empresário era conhecido. Era credor do rei. Já em 1458, por ocasião do assalto a Alcácer-Ceguer, o ricaço lisboeta fizera certos adiantamentos a Afonso V. Mais tarde, em 1471, quando se deu a investida contra Arzila e Tânger, Fernão Gomes abriu novamente os seus bolsos ao cruzadismo da reale-

(28). — A. N. T. T., Chanc. de D. Afonso V, L. 1.º fl. 118v; A. D. A. N. T. T., pág. 22; Marques, vol. I, Doc. n.º 425, págs. 543 e seg.

(29). — Cf. Barros, Déc. I, L. II, cap. II, pág. 72.

(30). — Cf. Braamcamp Freire — Tombo da Comarca da Beira, in "A. H. P.", t. X, págs. 209 e seg.; Lencastre (F. de), *Tratado das Alfândegas em Portugal*, t. I, págs. 163 e segs. Lisboa, 1886.

za. Emprestou, outrossim, à Corôa certas somas destinadas à manutenção de Ceuta (31). A cessão do monopólio seria uma decorrência da sua privilegiada situação de credor do monarca.

A modalidade era sobremaneira benéfica para o Estado, dadas as circunstâncias do tempo. Eram os capitais particulares investidos na dispendiosa e arriscada incumbência descobridora de uma longa e traiçoeira costa africana. Os riscos seriam, assim, corridos pelo arrendatário, não pela Corôa. Ademais, a concessão era limitada (32), o que evidencia a solicitude do monarca pelas coisas da Guiné. Além da renda certa e direta, a realza não abdicou do direito de amealhar outros benefícios. Tal era, nesse sentido, a regulamentação estatal, que Afonso V, logo no ano seguinte, chamou a si, por Carta datada de Alenquer a 19 de outubro de 1470, o monopólio de algália, pedrarias, tintas, unicórnio, malagueta e demais especiarias africanas (33). Assim conseguia o Estado, através de empreendimentos particulares, abrir a audaciosa e difícil trilha ao longo da enigmática “costa dos negros”.

Em 1474, ultimado o contrato com Fernão Gomes, cessa o regime de exploração do tráfico africano por arrendamento. Nesse mesmo ano, por uma lei de Afonso V de 31 de agosto, a Corôa retomou a administração do trato, proibindo os resgates sem sua licença nos mares e terras da Guiné e ilhas do Oceano sob pena de morte e perda de todos os bens dos transgressores (34).

Com a prática do monopólio régio, todos os senhorios ultramarinos retornaram à Corôa. Apesar disso, Afonso V continuou a conceder licença a favoritos para empreender viagens, bem como certas mercês destinadas a animar a expansão. Por Carta de 10 de novembro de 1475, por exemplo, fêz doação a Fernão Teles (35) de tôdas as ilhas que descobrisse à sua custa (36). Repetia-se, assim, a doação delegada a D. Fernando. As razões são sempre as mesmas: recompensa de serviços prestados ao Estado visando descobrimentos de novas terras insulares no Atlântico ignoto, cuja colonização constituía magnífica seiva vivificadora do patrimônio do rei.

(31). — Cf. Barros, Déc. I, L. II, cap. II, pág. 72.

(32). — *Idem*, págs. 71 e segs.

(33). — A. N. T. T., Chanc. de D. Afonso V, L. 21, fl. 56; A. D. A. N. T. T., pág. 33.

(34). — *Idem*, Maço 1.º de Leis, n.º 178; A. D. A. N. T. T., pág. 40.

(35). — “mordomo moor da princesa minha muyto amada e prezada filha”. (*Idem*, L. das Ilhas, fl. 5).

(36). — *Ibidem*.

Assente o conhecido Tratado de Toledo com Castela, que punha fim a uma guerra inútil, Afonso V concedeu a seu filho, o príncipe D. João, por Carta dada em Tôrres Novas a 4 de maio de 1481, o monopólio do tráfico da Guiné, proibindo tôda e qualquer viagem à “Terra dos Negros” sem a licença do príncipe herdeiro do trono (37). A benesse seria, quer-nos parecer, uma decorrência das iniciativas bélico-administrativas de D. João, prêmio à moda da Reconquista. No mês seguinte (21 de junho de 1481), a Bula de Xisto IV completando as de Nicolau V e Calixto III, confirmou a cessão régia do exclusivismo mercantil da Guiné (38). Observe-se, pois, a colaboração da Santa Sé no plano internacional para a manutenção do monopólio ultramarino.

Pouco depois (1.º de setembro) D. João II era aclamado rei de Portugal (39). O soberano definiu logo a nova experiência mercantilista: o monopólio régio, com a exploração direta do tráfico sem delegação a senhorios ou a empresários coloniais. Como o govêrno dos domínios e a exploração mercantil estão associados como atributos da realeza, o militar, o político, o administrativo e o econômico não se dissociam mais. Daí a necessidade de se criarem organismos autárquicos de controle de que as Casas de Lisboa e as feitorias híbridas do ultramar constituem expressivos exemplos.

Organizadas as rotas atlânticas do ouro nôvo africano e das especiarias asiáticas, o mercantilismo português, em sua incipiente forma de capitalismo monárquico, atinge a sua sublimidade. O zênite encontra-se no reinado de D. Manuel, entre 1505 e 1521. Portugal inaugura, então, uma nova fase na vida européia — a civilização capitalística moderna. As naus de torna-viagem da Corôa levaram à Europa os capitais que até então ela fôra impotente para acumular. A finança e o comércio internacionais foram, assim, sobremaneira valorizados. Com a nova via marítima que levava às fontes do ouro nôvo africano e às regiões produtoras das especiarias asiáticas, empenham-se continentes. Tudo funciona num quadro mundial. O mercantilismo português, de base atlântica, revelou, dessa maneira, o cenário da nova economia. Na amplidão oceânica de-

(37). — *Idem*, Chanc. de D. Afonso V, L. 26, fl. 102; A. D. A. N. T. T., pág. 46.

(38). — *Idem*, Col. de Bulas, Maço, 35, n.º 2. A Bula, escrita em latim, acha-se publicada in A. D. A. N. T. T., págs. 47-55.

(39). — Veja-se “Auto da Aclamação”, in A. N. T. T., Chanc. de D. João II, L. II, fl. 1, transcrito, na íntegra, in Oliveira (E. Freire de), *Elementos para a história do município de Lisboa*, primeira parte, t. I, I, págs. 346-353. Lisboa, 1932.

envolveu-se, então, a luta mercantilista pela partilha política e econômica da magnífica mina ultramarina, descoberta portuguesa. O derrame de ouro africano deu lastro à moeda. As naus da Mina e do Cabo intensificam, com suas carregações, o circuito monetário que mais tarde se enriqueceu com a absorção dos metais americanos transportados pelos galeões dos Habsburgos.

Apoiado nos dourados resgates da Mina, o mercantilismo régio português, comercialista, missionário e colonizador, dirigiu a sua expansão econômica para ambas as costas do Índico, ilhas da Malásia e mercados do Pacífico asiático, onde a empresa encontrou novo espaço para crescer. Tudo acontecia em termos nitidamente internacionais. Veja-se, por exemplo, o cosmopolitismo das praças de Lisboa e Antuérpia, principais elos europeus da grossa corrente do tráfico atlântico. No empreendimento há a participação de multidões interessadas e uma hierarquização de funções, desde o monarca, o principal empresário colonial, até o produtor asiático ou o consumidor europeu. Todo um mundo heterogêneo achou-se empenhado na gigantesca empresa régia ultramarina que sobrevive porque todos se encontram em condições de consumir e produzir em quantidades crescentes. Mercê dessa prática mercantilista, Lisboa, capital e sede da monarquia, morada dos reis capitalistas, torna-se um empório mercantil singular, autêntico armazém distribuidor das carregações procedentes de três continentes, escala dramática e caminho entre as rotas da Mina e do Cabo, mais longas, dispendiosas e arriscadas, e a rota da Flandres, mais curta, econômica e segura. As Casas de Lisboa, interpostas entre os mercados produtores e consumidores, organizaram em Antuérpia, no esquadro setentrional que levava aos empórios da Alemanha do Sul, a famosa sucursal incumbida da corretagem de fundos para a Corôa junto às firmas de Nuremberg e Augsburg, senhoras das minas de cobre e prata da Europa Central. Com isso a empresa se internacionaliza.

Essa prática mercantilista, não obstante o seu esplendor, viveu pouco, mas viveu intensamente todas as emoções. A empresa não se manteve de pé porque lhe faltava a coluna vertebral. O gigantesco império estendia-se por três continentes, uns separados dos outros e todos do reino. O estatismo não foi capaz de criar uma empresa economicamente orgânica. Tudo ficou solto, disperso e inconsistente. Era um empreendimento tentado sem capitais. Faltou-lhe o ideal do individualismo eco-

nômico. A solução encontrada de só haver um capitalismo, c do rei, foi um entrave ao seu crescimento. A Corôa pensou encontrar no monopólio a solução do problema para resolver as crescentes exigências políticas, militares e mercantis do enorme império. Atados a seus intentos e contradições de ordem política, imensamente preocupados com a velha questão peninsular — teimosia ibérica — os reis portugueses criaram um mercantilismo monárquico, ocupando-se de missões comerciais. Centralizado o poder político, a Corôa temeu libertar a iniciativa privada. O monopólio foi a terapêutica para salvar o trono. As contradições desse “segundo” mercantilismo português acham-se nesse conflito entre objetivos políticos e econômicos. A realeza, empolgada pela ambição do poder político, empenhou-se em fortalecê-lo para colocá-lo a serviço dos seus desígnios.

O mercantilismo régio — segunda experiência — desenvolveu-se sob a base do monopólio do Estado. Tudo se fazia por conta e risco da Corôa. Os navios eram propriedade do monarca. Os riscos eram da realaza, visto serem dela as frotas e os carregamentos. Os capitais estrangeiros não corriam êsse perigo. A monarquia fizera, afinal, do seu mercantilismo, apenas um medianeiro. Portugal era um simples país de trânsito.

A anemia capitalística nacional portuguesa justifica, em parte, o monopólio da Corôa. A fraqueza da poupança interna tornava a iniciativa privada impotente para garantir o cometimento ultramarino. Por isso o rei tornou-se empresário, mantendo sob a sua égide o patrimônio afro-asiático. Portugal, pioneiro da centralização monárquica e da expansão atlântica, era, no entanto, economicamente imaturo. Faltou-lhe clima de fecundação capitalista. Não admira, portanto, que a realeza fôsse tragada por um sistema econômico que a ultrapassava. A monarquia defrontou-se sempre com uma crise de dinheiro de enormes proporções — constante econômica. Deficiente em sua organização, tanto pela burocracia a que estavam sujeitos os serviços, como pela falta de aparelhamento para atender às urgentes necessidades da expansão, o estatismo provocou balbúrdia e atropelamento nos diferentes setores de produção e distribuição da riqueza. A incapacidade régia em matéria de finanças agia como fator de desorganização do mercado, representando imenso onus para o Tesouro, uma vez que o sustento da empresa se fazia à custa de vultosos recursos de financiamento, de concessões, de isenções e de outros

favores que, de uma ou de outra forma, se refletiam nas receitas públicas.

Portugal não tinha o que exportar a não ser as corregações ultramarinas, em afilitivo diminuendo dadas as vicissitudes das rotas da Mina e do Cabo. O decrescente valor das mercadorias de torna-viagem acarretava retração do crédito no estrangeiro, necessário para a importação de tudo quanto era essencialíssimo para o custeio do mercantilismo régio. Paradoxalmente as despesas aumentavam com o luxo da Côrte. A estatística sôbre o que a Corôa gastava com subvenções à família real, aos nobres e ao clero, é deveras impressionante (40). Os algarismos confirmam o desperdício. Os monarcas atiravam para fora do reino os capitais que faltavam à empresa. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, o mercantilismo monárquico tornou-se prisioneiro do ouro e da pimenta. Os encargos sociais e militares eram enormes, representados pelas armadas, fortalezas, patrulhas e organismos autárquicos de Lisboa e do ultramar. Terrível contradição: o que as regiões coloniais rendiam por um lado, a Corôa perdia por outro, ao ser obrigada a aumentar as importações indispensáveis à manutenção das rotas do ouro e da pimenta. O saldo negativo nesse ponto era enorme. O império mantinha-se à custa de uma dispendiosa mobilização militar e burocrática. As feitorias eram defendidas por uma linha de fortalezas que abria largos rombos no Tesouro. Para salvaguarda do patrimônio era preciso mobilizar onerosas frotas e forças terrestres no Atlântico, no Índico e no Pacífico. O Estado não dispunha de suficiente poderio náutico para policiar mares e terras nos seus pontos vulneráveis. Os naufrágios eram frequentes e desastrosos. A isso juntava-se a ação da pirataria do mercantilismo ofensivo das grandes potências.

A empresa mercantil pouco produzia. Portugal era um simples intermediário entre os centros ultramarinos e as praças européias. O lucro estava no trânsito de mercadorias formadas e consumidas fora da metrópole. O que a realeza importava prova a debilidade da agricultura e a quase inexistência da indústria em Portugal. Por isso as carregações ultramarinas chegavam a Lisboa de passagem.

O concretado Império do Oriente começava a fender-se. A Índia e o Marrocos eram sorvedouros de gente e de dinheiro. Tão frequentes eram os naufrágios que inspiraram a His-

(40). — Demonstrações em nossa referida tese de doutoramento, *O capitalismo monárquico*, vol. II, págs. 575 e segs.



**tória Trágico-Marítima** compilada por Bernardo Gomes de Brito (41). A ação da pirataria do mercantilismo ofensivo franco-anglo-holandês tornou-se cada vez mais atrevida. São numerosos os exemplos da tomada de navios da Corôa abarrotados de artigos comerciáveis. Os franceses não eram os menos agressivos. Uma carta de D. João III a João da Silveira, embaixador de Portugal em Paris, datada de fevereiro de 1522 (42), alude à tomada de navios da realeza por piratas franceses. Os “ladrões do mar” viviam à sôlta. A resposta do embaixador informava o seu soberano que a França havia enviado naqueles dias cinco naus ao norte do Brasil (43). Não admira, portanto, que D. João III, por carta de 26 de abril de 1531, determinasse aos seus capitães que não se fizessem ao mar a não ser quando bem armados para revidar às possíveis agressões (44). E os assaltos se sucederam cada vez mais funestos (45).

Esgotado pelo esforço feito na conquista e exploração do Atlântico, o mercantilismo monárquico português acordou, finalmente, para a realidade depois de um sonho que alimentara por uns anos. A falência da Casa de Kipdorp, em 1549, representa o óbito do mercantilismo régio, fim de um **processus** de exploração econômica do patrimônio afro-asiático e comêço de outro assente na montagem de uma empresa agrária no Atlântico brasileiro.

A lição estava aprendida e o gigantesco império aberto para novas experiências. Portugal, não obstante em recuo no Oriente, decepcionado de certa maneira com a perpetração monárquica, preparou-se para defender o seu rico patrimônio ultramarino, uma das prêsas mais ambicionadas pelas grandes potências européias. A aplicação dos métodos tradicionais da colonização portuguesa era o meio mais eficaz para salvaguarda do desejado ultramar.

O Império Atlântico compensaria a amputação do Império do Oriente. O mercantilismo português, mais móbil depois da falência da feitoria de Antuérpia em 1549, singular em sua forma humana, assimilador e generoso, fêz do reino uma nação ultramarina de tipo sui-generis na história da colonização. Jamais seguiu métodos de civilização imperialista, agressiva

(41). — Publicada sob a direção de Damião Peres, 6 vols. Pôrto, 1942-1943.

(42). — A. N. T. T., C. C., P. I, Maio 27, Doc. 103.

(43). — Idem, Maio 38, Doc. 57.

(44). — Carta..., in Freire de Oliveira, *Elementos...*, t. I, págs. 540 e seg. cit. ed.

(45). — Cf. Azevedo (Pedro A. de), *Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552*, in “A. H. P.”, t. VI, págs. 163 e segs. Lisboa, 1908.

e exterminadora. Antes se preocupou sempre em promover, dentro das suas possibilidades, a melhoria das condições das regiões coloniais concedendo aos indígenas a emancipadora “carta de alforria” de cidadãos. A ação colonizadora e civilizadora nos trópicos é deveras singular no mercantilismo português, onde se encontram os três elementos humanos — o mercador, o militar e o missionário.

Em nenhuma outra potência encontra-se um mercantilismo senhorial como o dos infantes D. Henrique e D. Fernando. Segue-se a esta experiência outra etapa — a do capitalismo monárquico. Finalmente uma terceira prática, a da instituição das Companhias. Apesar das cambiantes, acha-se, em tôdas as três, o arraigado espírito colonizador, comercialista e de fervorosa apostolização. A atividade daqueles príncipes nas ilhas atlânticas, sobretudo na Madeira e Açores, transformando-as em celeiros do reino (46), e a montagem, mais tarde, de uma poderosa economia assente em produtos tropicais (açúcar, tabaco, algodão, cacau, arroz, etc.) no Atlântico afro-brasileiro e no Índico africano, constituem expressivas mostras da capacidade colonizadora do mercantilismo agrário português, humanizando a terra e produzindo mercadorias grandemente comerciáveis destinadas a engrossar as suas rotas marítimas à distância. A indústria portuguesa não podia competir com a estrangeira — constante econômica — e, conseqüentemente, não fornecia “cambiais” indispensáveis à importação dos gêneros necessários. A própria lavoura mostrava-se desiludida. A colonização ultramarina, com elementos étnicos da metrópole e das colônias, agricultando a terra generosa animava o giro mercantil. As aptidões do português para a agricultura generalizada e para o comércio favoreceram, com tais predicados, a ação do mercantilismo colonizador, agrário, missionário e comercialista, que se lançou na tarefa ingente do aproveitamento dos territórios do ultramar e da melhoria das condições materiais e morais das populações indígenas, catequizadas, inclusive, pelo casamento católico. A colonização fazia-se com gente portuguesa ou transformada em português-

(46). — Cf. Serrão (Joel), *Sôbre o trigo das ilhas nos séculos XV e XVI*, in “Das Artes e da História da Madeira”, vol. 1.º, n.º 2, págs. 3 e segs., agosto, 1950. Em *tôrno da economia madeirense, de 1580-1640*. *Ibidem*, vol. 1.º, n.º 1, junho, 1950; Costa (F. Carneiro da), *Os Açores e o problema cerealífero português do século XV*, in “Boletim da Comissão Reguladora dos Cereais do Arquivo dos Açores”, ano I, n.º 1, págs. 13 e segs., janeiro, 1945; *A cultura do pastel nos Açores*. *Ibidem*, n.º 4, 1945; Costa (M. G. da), *Os Açores, base atlântica no século XVI*, in “Brotéria”, junho, págs. 17 e segs. Lisboa, 1944.

sa. As obras de fomento de toda a espécie, a assistência religiosa, a instrução pública, a humanização da terra e sua integração no complexo da civilização européia constituem singularidades marcantes do cometimento ultramarino lusíada. Sua presença em terras tropicais modificou a mentalidade dos nativos, ansiosos por se elevarem até o colono.

O mercantilismo português, em qualquer das suas etapas experimentais, nunca deixou de ser colonizador e comercialista. Jamais segregou as populações negras ou eliminou os índios do Brasil, a ponto de se formarem sociedades distintas. Nada disso. Ao contrário, fundiu-se com ambos e elevou-os até ele. Jamais aplicou a política desumana do segregacionismo.

Colonização, não conquista militar, de pirataria ou de roubo legitimado. O missionário e o mercador estiveram sempre presentes. O fervor religioso bastaria para distingui-lo dos seus congêneres europeus. O mercantilismo português foi principalmente comercialista. A grande preocupação consistiu em defender terras e mares pela conquista agrária, humanização do patrimônio pelo tráfico organizado. À nefasta investida das grandes potências contrapôs-se o mercantilismo português, grandemente preocupado com a segurança, com o comércio e com o domínio político-militar de suas regiões coloniais.

Portugal não assaltou territórios pertencentes a qualquer outra nação européia. O que fez foi valorizar aqueles que de direito lhe pertenciam, em proveito da civilização cristã. A concepção de Império servia, assim, à paz mundial. A segurança da soberania no ultramar era mantida mais pelo prestígio, poder de persuasão e sentimento, do que pelo domínio de força. Não se tratava, porém, de uma tranquilidade passiva e estagnada, mas operante e progressiva. A colonização assentava no apostolado, na empresa agrária e no giro comercial. O empreendimento português era evangelizante, agrário e mercador. Os seus congêneres foram mais práticos e utilitários. Faltou-lhes, todavia, um elemento humano — o missionário. A forma portuguesa era imbuída de fervor cristão. Dilatar a Fé e o Império era servir a Deus e ao rei. Não admira, portanto, que o mercantilismo português, desde o começo da expansão atlântica, fôsse mais humanitário. Comerciar e povoar figuravam na ordem do dia em caráter de urgência. Trata-se de um sistema defensivo que ficou de atalaia no contra-ataque — resguardo de um patrimônio ameaçado pela partilha política e econômica das regiões coloniais. A Inglaterra e a Ho-

landa não cogitaram senão do aspecto mercantil. Portugal, apesar de ser igualmente comercialista, jamais se desinteressou do desígnio espiritual. O homem era outro, diferente. Disso resultou uma colonização com o objetivo de defender a terra e assegurar o tráfico.

O português adaptou-se às novas gentes, terras e mares. O soldado, o mercador, o lavrador, o marinheiro e o sacerdote — elementos humanos da colonização — mudaram a paisagem dos trópicos humanizando-a. Fortificações, feitorias e igrejas garantiram a conquista política, econômica e espiritual da terra.

No século XVII Portugal voltou a desempenhar importante papel no quadro das relações internacionais, que contribuiu sobremaneira para a Restauração de 1.º de dezembro de 1640. A intensidade do tráfico atlântico foi um benefício para Portugal — encruzilhada da Europa — situado numa posição geográfica privilegiada entre três mundos econômicos — Mar do Norte, Mediterrâneo e Atlântico — para onde confluíam os produtos mercantilizáveis dessas áreas.

Com a Restauração deu-se um balanço à vida pública. Os portugueses proclamaram, então, a necessidade de se completar o comércio ultramarino com a produção econômica metropolitana. Os escritos de Luís Mendes de Vasconcelos (47), Duarte Gomes Solis (48), Manuel Severim de Faria (49), Duarte Ribeiro de Macedo (50), José Acúrsio das Neves (51), Ale-

- 
- (47). — Cf. Diálogos do Sítio de Lisboa, in António Sérgio, "Antologia dos Economistas Portugueses", págs. 3 a 169. Lisboa, 1924. Moses Bensabat Amzalak informa que a primeira edição *Do Sítio de Lisboa* é de 1608, a segunda de 1786 e a terceira de 1803. (Cf. *As doutrinas da população em Portugal nos séculos XVII e XVIII*, pág. 35, Lisboa, 1947). Conhecemos apenas a quarta edição (1924).
- (48). — Cf. Alegación en favor de la Compañía de la India Oriental. Comercios ultramarinos, que de nuevo se instituyo en el Reyno de Portugal. Edição organizada e prefaciada por M. B. Amzalak. Lisboa, 1955: Amzalak (M. B.), *O Economista Duarte Gomez Solis*. Lisboa, 1922.
- (49). — Cf. Notícias de Portugal, offerecidas a El-Rei Nosso Senhor D. João IV. Lisboa, 1791; Amzalak (M. B.), *Os Estudos Econômicos de Manuel Severim de Faria*. Lisboa, 1922; *Dos Remédios para a Falta de Gente (1655)*, in A. Sérgio, "Antologia dos Economistas", págs. 171 a 240, cit. ed.
- (50). — Cf. Obras Inéditas de Duarte Ribeiro de Macedo dedicadas ao muito alto e poderoso Senhor Dom João IV. Lisboa, 1817; Fonseca (A. Isidoro), *Obras do Doutor Duarte Ribeiro de Macedo*. Lisboa, 1743; Amzalak (M. B.), *O diplomata Duarte Ribeiro de Macedo e os seus discursos sobre Economia Política*. Lisboa, 1922; *Sobre a introdução das Artes no Reino*, in A. Sérgio, "Antologia dos Economistas...", págs. 241 e 325.
- (51). — Cf. José Acúrsio das Neves, com um estudo biográfico de J. Calvê de Magalhães. Lisboa, 1946; Amzalak (M. B.), *O economista José Accúrsio das Neves. I, Biobibliografia*. Lisboa, 1920; *O Economista José Accúrsio das Neves. II, Doutrinas Econômicas*. Lisboa, 1921.

xandre de Gusmão (52), D. Luís da Cunha (53), José Vaz de Carvalho (54) e Manuel de Almeida e Carvalho (55) constituem, de certa forma, um corpo de doutrina de política econômica.

Moses Bensabat Amzalak aponta Luís Mendes de Vasconcelos como primeiro escritor português do mercantilismo (56). O **Sítio de Lisboa** é sua principal obra. Acha-se escrito em forma de diálogos, onde aparecem três interlocutores — um político, um soldado e um filósofo. Graças ao privilegiado sítio geográfico de Lisboa, a capital do reino podia ser “cabeça de um grande Império e fazer grandíssimas conquistas” (57). Note-se que Luís Mendes de Vasconcelos escreveu em 1608. Estaria, seguramente, como já o notou Antônio Sérgio (58), pretendendo convencer Filipe II a transferir de Madri para Lisboa a capital do gigantesco império senhoreado pelos Habsburgos (59). Defende dois princípios característicos do mercantilismo: o crisoeônico e o populacionista,

“sendo estas duas cousas (homens e dinheiro) aquelas sem as quaes os Estados se podem mal sustentar” (60).

Os descobrimentos fizeram-se para o comércio e colonização: permitiram o aperfeiçoamento da agricultura e o de-

- (52). — Cf. Amzalak (M. B.), *O cálculo sobre a perda de dinheiro do reino de Alexandre de Gusmão*. Lisboa, 1922.
- (53). — Cf. *Testamento Político ou Carta escripta pelo grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. José I. Antes do seu governo, o qual foi de Conselho dos Senhores D. Pedro II e D. João V e seu embaixador às cortes de Vienna, Haya e de Paris onde morreu em 1749*. Lisboa, 1820; *Testamento Político de D. Luiz da Cunha*. Lisboa, 1943; Amzalak (M. B.), *D. Luís da Cunha, como economista*. Lisboa, 1922; Rau (Virgínia), *Cartas de D. Luís da Cunha para o 1.º Duque Cadaval (1715-1725)*. Lisboa, 1947.
- (54). — Cf. *Parecer que o Desembargador José Vaz de Carvalho deu em 1749 ao Sr. D. João V quando premeditou fazer a pragmática, que saíu em 21 de Maio do dito ano, cujo parecer foi extraído de uma cópia que se achou no gabinete de Pedro da Motta e Silva*, in Dias (L. F. de Carvalho), “Luzo e Pragmáticas no pensamento econômico do século XVIII”, *Doc. n.º 1*, págs. 39 a 48. Coimbra, 1958; Amzalak (M. B.), *Nota sobre um escrito econômico do desembargador José Vaz de Carvalho*. Lisboa, 1922.
- (55). — Cf. *Parecer que o Desembargador do Paço Manuel de Almeida e Carvalho deu ao Senhor D. João V em 1749*, in Dias (L. F. de Carvalho), “Luzo e Pragmáticas...”, *Doc. II*, págs. 49 a 53.
- (56). — *As doutrinas da população...*, pág. 15.
- (57). — *Do Sítio de Lisboa*, pág. 16, in loc. cit.
- (58). — *Antologia dos economistas...*, pág. XIX.
- (59). — “do qual Espanha é a cabeça; e nela está Lisboa no lugar dos olhos, mostrando que ela deve ser guia e luz das mais partes da Europa... esta nobilíssima cidade está na foz do Tejo e metendo ele as suas aguas no oceano é a sua foz como porto a toda Espanha e a toda Europa” (*do Sítio...*, pág. 19).
- (60). — *Idem*, pág. 35.

envolvimento, por ela e pela indústria, da economia do reino, nacionalizando, por êsse meio, o tráfico ultramarino. As ilhas e o Brasil eram valiosos contribuintes da economia metropolitana, desde que as suas terras fôsem humanizadas e agricultadas, bases sôbre as quais assentava a estabilidade do comércio colonial e de sua emancipação. Criar um império atlântico, agrário e mercantil, seria, quer-nos parecer, um dos objetivos da doutrinação de Mendes de Vasconcelos (61).

Duarte Gomes Solis, experiente comerciante, refere-se também ao drama português do despovoamento. O Império do Oriente vinha sendo um sorvedouro de homens e dinheiro. Propunha o estabelecimento de fábricas no reino destinadas a dar trabalho a viúvas e órfãos. A despopulação era um mal. Neste ponto mostrou-se inteiramente concordante com Mendes de Vasconcelos. Ambos são populacionistas. Não admira, sobretudo no momento em que as grandes potências mostravam-se resolvidas a chamar a si as melhores terras e mercados do ultramar português. Preocupava-o a decadência marítima e comercial de Portugal. A perda das naus, a fuga dos metais preciosos, o abatimento político, o empobrecimento mercantil, a ruína da agricultura e da indústria eram problemas a resolver. Duarte Gomes Solis, como já o notou Moses Ben-sabat Amzalak (62), estranhava que o tráfico português fôse mais respeitado pelos espanhóis quando os dois reinos estavam separados do que quando estavam unidos. A inimizade de portugueses e espanhóis no Oriente favorecia os holandeses. Defendia a idéia da manutenção de uma poderosa marinha mercante comboiada por navios de guerra. Fortalezas, apenas as indispensáveis para segurança das frotas. Como bom comerciante achava que o meio mais eficaz de se obter a acumulação de riqueza era o giro mercantil. Quem dominasse o mar dominaria a terra. Propunha que se construíssem boas naus e que se instituissem Companhias privilegiadas (63). Aconselhava, outrossim, a Portugal que se fizesse mediano entre a China e a Pérsia. Que se abrissem escolas de comércio

---

(61). — “as Ilhas povoaram-se... e delas nos provemos de trigo... acrescentando-nos terras fertilissimas e lavradores que as cultivam; dão-nos pastel, tinta muito boa para tingir panos, açúcar... O Brasil povoou-se... e é de tanto proveito... como todos vemos e se verá muito mais..., é terra fertilissima de açúcar ... e fôra muito de pão se se cultivara... E assim destas terras recebemos o beneficio que a conquista da India nos nega” (Idem, págs. 87 e seg.).

(62). — O economista Duarte Gomez Solis, pág. 9.

(63). — “la Compañia será el total remedio y restauracion de la navegacion y comercio...” (Alegación..., pág. 19).

e de marinha. A maneira de Luís Mendes de Vasconcelos, admoestava que a Córte dos Habsburgos se mudasse para Lisboa, de onde se podia dirigir melhor o tráfico e velar pelas frotas da Ásia e da América. A sangria da prata americana era uma das fortes razões da insegurança do reino e do império. A Espanha era, assim, apenas a “Casa da Moeda” da Europa. Aconselhava aos portugueses que trocassem as especiarias da Índia pela sêda da Pérsia, matéria-prima necessária à indústria do reino. Achava que uma política fomentista destinada ao plantio de amoreiras era deveras fecunda. Pensando, seguramente, nos montantes gastos com a importação de trigo da França, de Castela, da Flandres e da Alemanha, estranhava que não se aproveitassem as terras no cultivo cerealífero. Para se tirar das rotas ultramarinas todo o proveito, Duarte Gomes Solis louvava os comerciantes, ao mesmo tempo que dava enorme importância às artes mecânicas e à mercância. A Fazenda Real seria melhor governada por negociantes. O próprio rei devia ser mercador. O aumento do impôsto de exportação sôbre a lã animaria a manufatura dos panos, meio de evitar a saída de metal precioso, especialmente num momento em que as perspectivas do comércio ultramarino descortinavam risonhas esperanças (64).

Em 1655, quase meio século depois da publicação dos **Diálogos do Sítio de Lisboa** de Luís Mendes de Vasconcelos (1608), apareceram as **Notícias de Portugal** de Manuel Severim de Faria,

“offerecidas a El-Rei Nosso Senhor D. João IV”.

E’ a sua maior obra. A parte econômica consiste nos dois discursos, o primeiro e o sétimo. O primeiro trata

“Dos meios com que Portugal pode crescer em grande número de gente, para augmento da milícia, agricultura e navegação”.

Como Mendes de Vasconcelos e Gomes Solis, Severim de Faria era defensor do populacionismo, um dos princípios da política econômica mercantilista. Via no aumento da população a base da riqueza do Estado (65). O mercantilismo

(64). — Cf. Amzalak (M. B.), *O economista Duarte Gomez Solis*, págs. 11 e segs.

(65). — “A multidão da gente cultiva o terreno de maneira que não sômente basta para os naturais, mas pode prover os estranhos. Da muita gente se colhe a riqueza do Príncipe pelos direitos que se pagam dos frutos da terra, obras de mãos e mercancias” (*Dos Remédios para a Falta de Gente*,

agrário, comercialista e defensivo encontrou em Severim de Faria um dos seus fomentadores. Os meios mais eficazes para cada um viver e contribuir para o enriquecimento do reino reduzem-se

“a quatro que são: a agricultura, para a sustentação necessária; as artes mecânicas, para a vida política; a mercância, para levar os frutos próprios às províncias alheias e trazer das alheias os que nos faltam e a milícia, para defesa da Pátria. Pela qual razão fica claro que onde houver muita gente haverá muita agricultura, muitas artes, muita mercância e muitos soldados, que são as quatro cousas em que se funda e consiste a grandeza, o poder e a felicidade de um Reino” (66).

Note-se, pois, o pensamento demográfico de Severim de Faria. Agricultura, comércio, indústria e defesa do patrimônio da Corôa reclamavam um vigoroso crescimento da população. A empresa ultramarina e as guerras em Castela min-guaram o reino de gente. Daí a obsessão populacionista dos mercantilistas portugueses. A propagação da fé, o giro comercial, a conquista agrária e a humanização da terra reclamavam multidão de habitantes. Não admira, portanto, que o aumento da população fôsse o problema central. Aconselhava a colonização do Alentejo, última província conquistada. A questão agrária mereceu-lhe especial carinho, chegando a sugerir o estabelecimento de granjas modelos. O desenvolvimento da indústria, com a proibição da saída das matérias-primas necessárias às artes mecânicas constituiu outra de suas preocupações. Criar fábricas, mandando vir do estrangeiro mão-de-obra qualificada, era expediente que devia figurar na política fomentista do Estado (67). A agricultura colonial, representada pelo cultivo das terras das ilhas atlânticas e do Brasil, não faria concorrência à metropolitana. Antes pelo contrário, os artigos tropicais constituíam magníficos carregamentos comerciáveis, sobre os quais assentava o giro mercantil. A empresa agrária ultramarina era, pois, um valioso complemento da

---

cap. I. De como importa ao Rei e ao Reino haver muita gente nele, in A. Sérgio, “Antologia...”, págs. 173 e seg.; Dos meios com que Portugal pode crescer em grande número de gente, para aumento da milícia, agricultura e navegação, in Amzalak (M. B.), Os Estudos Econômicos de Manuel Severim de Faria, pág. 5. Lisboa, 1922).

(66). — Ibidem.

(67). — Ibidem.



riqueza do reino. Do trabalho agrícola e industrial dependia o comércio (68).

O programa de fomento de Severim de Faria foi desenvolvido por Duarte Ribeiro de Macedo (1618-1680), que deu especial atenção ao crescimento da indústria no seu famoso "Discurso sôbre a introdução das Artes em Portugal", escrito em 1675, com o claro intento de evitar a fuga do ouro para compra de produtos manufaturados no estrangeiro. A finalidade era, portanto, criar saldo positivo da balança de pagamentos. À maneira dos demais mercantilistas portugueses, preocupou-se com o problema demográfico. As artes mecânicas seriam o melhor meio de aumentar a população. Tudo falta aos Estados quando há escassez de gente. A delicada questão da balança comercial seria resolvida com o incremento da procriação e da capacidade produtiva da metrópole e do ultramar. O único meio capaz de impedir que o dinheiro saísse do reino consistia na valorização do trabalho industrial e agrícola. Portugal importava trigo, sarjas, baetas, meias de sêda, papel e panos. O que Duarte Ribeiro de Macedo aconselhava era que se produzissem no país êsses artigos, maneira de evitar a saída de metais preciosos que, como se sabe, constituíam a melhor forma de pagamento das importações. Não era contra o luxo, desde que os artigos luxuosos fôssem nacionais (69). O ponto de partida para o fomento industrial era, no entender de Duarte Ribeiro de Macedo, proibir a exportação de matérias-primas que podiam ser trabalhadas no reino. Devia-se, outrossim, animar as artes mecânicas com a isenção de certos direitos e constituição de prêmios destinados aos melhores artigos fabricados. A importação de mão-de-obra especializada devia ser acalentada com grossos salários, meio de atrair os melhores artífices do estrangeiro. Condenava a ociosidade. Todos deviam produzir, contribuindo para a acumulação social de riqueza e fortalecimento do Estado. A agricultura, a indústria e o comércio eram remédios indicados por Macedo

---

(68). — "Da cópia da agricultura e das mecânicas nasce a mercancia, porque não sendo os frutos da terra e materiais, comuns a tôdas s províncias, procuram os mercadores levar os frutos e obras que nas pátrias têm de sobejo a outras partes onde as tais cousas faltam, e trazerem delas as que se não dão nas suas terras" (De como importa ao Rei e ao Reino haver muita gente nêle, pág. 180, in loc. cit.).

(69). — Cf. "Discurso sôbre a introdução das artes em Portugal", págs. 10 e segs., in Amzalak (M. B.), "O diplomata Duarte Ribeiro de Macedo e os seus discursos sobre Economia Política". Lisboa, 1922; Sôbre a introdução das artes, págs. 244 e segs, in A. Sérgio, "Antologia" ...

para se acabar com a indolência e vadiagem (70). As colônias, o reino e as armadas necessitavam de gente laboriosa, capaz de mourejar em qualquer parte do gigantesco império que vivia permanentemente ameaçado pela avidez das grandes potências. Se o Brasil produzisse cravo, pimenta, canela e

“todas as mais plantas que a Arte cultiva no Oriente, seria riqueza mais util e menos custosa que a das Minas do Potosi e Sofala... e será unicamente nosso Commercio delles” (71).

Duarte Ribeiro de Macedo aconselhava a transplantação das especiarias asiáticas para o Brasil com o claro intento de enriquecer o reino e concorrer para a ruína dos holandeses no Oriente, que se haviam senhoreado das áreas produtoras das especiarias malaio-indianas. Perdida a supremacia da rota do Cabo, que fizera a fortuna de D. Manuel, o meio mais eficaz de abrir uma luta econômica com a Holanda seria o cultivo das especiarias no Brasil e a organização portuguesa de uma nova rota atlântica (72).

O desenvolvimento industrial de Portugal vinha sendo preconizado a par do agrícola e do mercantil. Nos fins do século XVIII e ainda no começo do seguinte, José Acúrsio das Neves reagia contra os fisiocratas (73), ao considerar solidários, para se conseguir o bem-estar econômico nacional, a indústria, a agricultura e o comércio. Entendia que a riqueza não era a acumulação de numerário, mas o crescimento harmônico de todas as atividades produtivas, especialmente das manufaturas, sobre as quais assenta o aumento da população e da própria agricultura (74). Não obstante a sua reação contra os fi-

(70). — *Idem*, respectivamente, págs. 289 e segs. e 23 e segs.

(71). — *Idem*, in Amzalak, pág. 31.

(72). — “Se o Brazil produz todas estas drogas, a ruina dos Hollandezes he infallivel, porque só o Commercio dellas os tem na India poderosos e ricos; e em Europa este Reino tornará a opulencia em que o tinha o Commercio do Oriente, quando só as nossas Naos passavão o Cabo da Boa Esperança. Su Magestade terá Armas com que se fazer temido e respeitado; e, em fim, só esta cultura fará gloriosa a posteridade de Sua Magestade...” (*Idem*, págs. 35 e segs.).

(73). — O fisiocratismo fez-se sentir em Portugal nas Memórias Econômicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa. Constam de cinco tomos publicados em 1789, 1790, 1791, 1812 e 1815 (Cf. Amzalak (M. B.), *O Fisiocratismo*. As Memórias Econômicas da Academia e os seus colaboradores, pág. 5. Lisboa, 1922).

(74). — “Hum paiz meramente agricultor sempre será pobre, e mesmo a agricultura nunca chegará a ser florescente, sem o socorro das artes e manufaturas. Pelo contrário o país onde se estabelecerem fábricas, pode estar certo de ver augmentar a sua população e agricultura”.

siocratas, não foi um mercantilista completo. Influenciado pelas doutrinas cosmopolitas da escola individualista não aceitou o despotismo, preferindo um governo moderado tendente a proteger as novas indústrias e a fomentar o comércio ultramarino (75). Como já o notou José Calvét de Magalhães,

“o seu pensamento econômico é fundamentalmente prático e nacional” (75).

Norteado pelos princípios econômicos do mercantilismo, Alexandre de Gusmão (77) ofereceu a D. João V em 1748 o **Cálculo sôbre a perda de dinheiro do reino**, onde defende o dinheiro,

“sangue das monarquias e extrahido do corpo dellas enfraquecem da mesma sorte, que acontece ao corpo humano quando se lhe tira o sangue” (78).

Mostra-se, neste ponto, inteiramente concordante com Luís Mendes de Vasconcelos. Homens e dinheiro sustentam os Estados. Preocupava-o, sobremaneira, a saída da moeda do reino para o estrangeiro. A balança dos gêneros e manufaturas que Portugal não tinha, mas que necessitava, eram pagas com a fuga de numerário. O remédio consistia em desenvolver a agricultura e fomentar a indústria e o comércio, dentro e fora do reino, sem o qual não podia haver estado rico e poderoso (79). Diminuir o luxo, favorecer o cultivo da terra, as artes mecânicas e o giro mercantil eram meios aconselhados para se evitar a saída da moeda do país (80).

Outro escritor imbuído das doutrinas mercantilistas foi D. Luís da Cunha, o maneiroso diplomata que nasceu em Lisboa a 25 de janeiro de 1662 e faleceu em Paris a 9 de outubro de 1749 (81). No **Testamento Político**, carta escrita a D. José I, an-

(75). — “Debaixo do Governo despótico não há pátria, não há cidadãos, nem mesmo vassallos” (José Acúrsio das Neves, pág. 61, ed. J. Calvét de Magalhães. Lisboa, 1946).

(76). — *Idem*, pág. 47.

(77). — Nasceu em Santos em 1695 e faleceu em Lisboa em dezembro de 1763 (Cf. Amzalak (M. B.), **O cálculo sôbre a perda de dinheiro do reino de Alexandre de Gusmão**, pág. 9. Lisboa, 1922).

(78). — *Idem*, pág. 5.

(79). — “Os povos, Senhores, para viverem em todas as terras do reino, necessitam fornecer uns aos outros de generos e manufacturas, que todas são mister, para sustento e trato da vida, o que tudo executam pelo meio sabido do commercio” (*Ibidem*).

(80). — “o dinheiro é o sangue das monarquias e a extracção dele uma causa de probesa e ruina” (*Idem*, pág. 8).

(81). — Cf. Amzalak (M. B.), **D. Luís da Cunha, como economista**, págs. 5 e seg. Lisboa, 1922; Laranjo (Frederico), **Economistas Portuguezes**, in “Ins-

tes do seu reinado, recomendou ao futuro monarca para ministro Sebastião José de Carvalho e Melo. As idéias de D. Luís da Cunha serviram de modelo às reformas pombalinas. D. Luís recomendava certas diretrizes de govêrno a D. José que foram mais tarde executadas pelo “todo-poderoso” marquês de Pombal. Preocupado com o abandono da terra e escassez da população, lembrava ao príncipe que

“a terça parte de Portugal está possuída pela Igreja, que não contribui para a despeza e segurança do Estado quero dizer, pelos Cabidos, pelas Colleg'adas, pelos Priores, pelas Abbadias, pelas Capellas, pelos Conventos de Frades e Freiras, e em fim achará que o seu Reino não he povoado, como pudera ser, para prover de gente as suas largas e ricas conquistas” (82).

Aí encontramos anunciada a futura administração de Carvalho e Melo. Concordante com as idéias de um mercantilismo agrário, afirmava o inteligente diplomata que

“a salvação do Povo consiste na cultura das terras”.

Depois da apologia dos agricultores fêz a da demografia, princípio populacionista já defendido pelos seus predecessores. Achava, outrossim, que devia ser proibida a entrada de artigos de luxo. Não era, porém, contra o luxo, desde que a produção fôsse nacional. O próprio rei devia dar o exemplo, vestindo-se com manufaturas do reino (83). As melhores minas eram os braços

“que trabalham e augmentam a producção das terras”.

Atacou a Inquisição e os conventos, malefícios que enfraqueciam o Estado (84). Em D. Luís da Cunha encontraria Pombal um animador para a sua política anti-clerical. Sôbre a alienação dos bens dos religiosos e das congregações

---

tituto”, vol. XXXI, 2a. Série, n.º 2, págs. 70 e seg. agôsto, 1883; Sousa (Marnoco e), *Economia Nacional*, pág. 57. Coimbra, 1909.

(82). — *Testamento Político de D. Lulz da Cunha*, págs. 39 e seg. ed. “Seara Nova”. Lisboa, 1943.

(83). — “Digo que S. Magestade deverá concorrer com o seu patrimônio, mostrando o seu desagrado aos que vierem ao Paço vestidos de manufaturas estrangeiras e vestindo-se elle mesmo das naturais” (in *Amzalak, D. Luís da Cunha...*, págs. 15 e seg.).

(84). — “A primeira sangria he a muita gente que de ambos os sexos entra nos conventos, porque é comer e não propagar. A insensível sangria que o Estado leva he a que lhe dá a Inquisição” (*Idem*, pág. 14; *Testamento Político...*, págs. 67 e seg.).

“conviria promulgar uma lei, para que daqui por deante nem os frades, nem os seus conventos, podessem herdar bens de raiz, antes fôsse alienáveis os já adquiridos, sem embargo do que conforme a commum opinião, externamente prejudicial ao Estado, seja de que são inalienáveis os bens, que por qualquer título entrão na Egreja, de que se segue que pelo curso do tempo, virá a possuir não só a terça parte do Reino, mas a metade, porque os confesores abrem as portas do céu aos que na hora da morte deixão ou às suas ordens, ou às suas egrejas, o que tem privado assim os seus sucessores a que naturalmente deverião herdar” (85).

Repare-se, pois, na abertura do caminho para a futura investida pombalina contra os jesuítas e demais Ordens, fôrças destoantes da filosofia política do ministro de D. José I.

Os pareceres dos desembargadores José Vaz de Carvalho (86) e Manuel de Almeida e Carvalho (87), dados a D. João V em 1749, completam, de certa maneira, a teoria do pensamento mercantilista português. Valorizaram enormemente a agricultura sem, contudo, considerá-la a fonte primacial da riqueza. Na geologia agrária encontravam o remédio para a cura do Estado, após o aparatoso e deslumbrante ciclo aurífero. Coerentes com o agrarismo, mostraram-se contrários ao luxo, sobretudo às importações de esplendidezas. Luxo e ociosidade eram males que precisavam ser cortados pela raiz. Ambos faziam a ruína do Estado e dos bons costumes. O meio mais eficaz de combate era o fomento da agricultura e das artes, cujas obras faziam a alma do comércio e da riqueza nacional. O luxo em si, porém, não era um mal, quando se mantivesse com artigos fabricados no reino. Em ambos acha-se a conhecida tendência protecionista para o equilíbrio ou saldo positivo da balança do comércio. Agricultura e indústria formam a riqueza da nação por servirem de instrumento ao comércio (88).

Esses mercantilistas teriam, seguramente servido de inspiradores teóricos da administração do marquês de Pombal. A agricultura, a indústria e o comércio foram postos em termos tais, que o problema da população não foi esquecido. Ao contrário, figurou como princípio característico do mercantilis-

(85). — Ibidem.

(86). — Cf. “Parecer que o Desembargador José Vaz de Carvalho deu em 1749 ao Senhor D. João V” ..., in loc. cit.; Amzalak (M. B.), *Nota sôbre um escrito econômico do desembargador José Vaz de Carvalho*. Lisboa, 1922.

(87). — Cf. Parecer que o Desembargador do Paço Manuel de Almeida e Carvalho deu ao Senhor D. João V..., in loc. cit.

(88). — Vejam-se os mencionados Pareceres ...

mo português, à maneira dos seus congêneres europeus (89). A indústria metropolitana apresentava-se insuficiente para atender às necessidades nacionais. A produção agrícola, igualmente, era insatisfatória. A escassez de gente e de mão-de-obra qualificada tampouco deixaram de figurar no programa fomentista dos teóricos dos séculos XVI e XVII. A colonização dos vastos territórios ultramarinos reclamava pessoal farto e diligente. A montagem de uma empresa agrária e mercantil era o meio mais eficaz para Portugal opor-se à nefasta ação imperialista das grandes potências. As circunstâncias que o reino e o império atravessavam aconselharam a Corôa a criar Companhias, único remédio para erguer o seu patrimônio do abatimento em que havia caído.

(Continua).

**MANUEL NUNES DIAS**

Livre-docente das Cadeiras de História Moderna e Contemporânea e História Americana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

---

(89). — Cf. Gonnard, René — Histoire des doctrines de la population. Paris, 1923.