

Título original:
Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800

© Cambridge University Press 2007
The Syndicate of the Press of the University of Cambridge, England

Tradução: Miguel Mata

Revisão: Alda Rodrigues

Capa: FBA

Ilustração de capa: caravelas portuguesas pintadas sobre azulejo
© Anne Rippy / Photographer's Choice / Getty Images

Depósito Legal n.º 318063/10

Biblioteca Nacional de Portugal -- Catalogação na Publicação

A expansão marítima portuguesa / org. Francisco Bethencourt e Diogo Ramada
Curto. - (Lugar da história).
ISBN 978-972-44-1423-2

I - BETHENCOURT, Francisco, 1955-
II - CURTO, Diogo Ramada, 1959-

CDU 910.4(=1:469)1400/1800*

Paginação:

Pedro Simões

Impressão e acabamento:

PAPELMUNDE

para

EDIÇÕES 70, LDA.

Outubro de 2010

Direitos reservados para Portugal
por Edições 70

EDIÇÕES 70, Lda.

Rua Luciano Cordeiro, 123 - 1.º Esq.º - 1069-157 Lisboa / Portugal

Tel.: 213190240 - Fax: 213190249

e-mail: geral@edicoes70.pt

www.edicoes70.pt

Esta obra está protegida pela lei. Não pode ser reproduzida,
no todo ou em parte, qualquer que seja o modo utilizado,
incluindo fotocópia e xerocópia, sem prévia autorização do Editor.
Qualquer transgressão à lei dos Direitos de Autor será passível
de procedimento judicial.

FRANCISCO
BETHENCOURT,
DIOGO RAMADA CURTO
(DIR.)
A EXPANSÃO MARÍTIMA
PORTUGUESA, 1400-1800

70

Índice

LISTA DE COLABORADORES	IX
PRÓLOGO DE NORMAN FIERING	XI
PREFÁCIO DE FRANCISCO BETHENCOURT E DIOGO RAMADA CURTO	XV
MAPAS	XVII
INTRODUÇÃO	
Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto	1
PARTE I. ECONOMIA E SOCIEDADE	19
1 A Economia do Império Português	
<i>Stuart B. Schwartz</i>	21
2 Custos e Tendências Financeiras no Império Português, 1415-1822	
<i>Jorge M. Pedreira</i>	53
3 Mercados e Comunidades Mercantis no Oceano Índico:	
Situat os Portugueses	
<i>Michael N. Pearson</i>	93
4 A Rede Económica do Mundo Atlântico Português	
<i>Luiz Felipe de Alencastro</i>	115

5 Os Portugueses em África <i>John K. Thornton</i>	145
PARTE II. POLÍTICA E INSTITUIÇÕES	169
6 Padrões de Colonização no Império Português, 1400-1800 <i>A. J. R. Russell-Wood</i>	171
7 Configurações Políticas e Poderes Locais <i>Francisco Bethencourt</i>	207
8 Estruturas Eclesiásticas e Acção Religiosa <i>Isabel dos Guimarães Sá</i>	265
PARTE III. O MUNDO CULTURAL	293
9 A Expansão Portuguesa, 1400-1800: Contactos, Negociações, Interações <i>Anthony Disney</i>	295
10 A Cultura Imperial e Colonial Portuguesa <i>Diogo Ramada Curto</i>	327
11 Língua e Literatura no Império Português <i>Luís de Sousa Rebelo</i>	371
12 A Expansão das Artes: Transferências, Contaminações, Inovações <i>Luís de Moura Sobral</i>	403
13 Ciência e Tecnologia na Navegação Portuguesa: A Ideia de Experiência no Século XVI <i>Francisco Contente Domingues</i>	461
PARTE IV. A DIMENSÃO COMPARATIVA	489
14 A Expansão Portuguesa num Contexto Global <i>Felipe Fernández-Armesto</i>	491
ÍNDICE REMISSIVO	525

Colaboradores / Autores

Luiz Felipe de Alencastro	Université de Paris IV Sorbonne
Francisco Bethencourt	King's College, London
Diogo Ramada Curto	Universidade Nova de Lisboa
Anthony Disney	La Trobe University
Francisco Contente Domingues	Universidade de Lisboa
Felipe Fernández-Armesto	Tufts University
Michael N. Pearson	University of Technology, Sidney
Jorge M. Pedreira	Universidade Nova de Lisboa
Luís de Sousa Rebelo	King's College, London
A. J. R. Russell-Wood	Johns Hopkins University
Isabel dos Guimarães Sá	Universidade do Minho
Stuart B. Schwartz	Yale University
Luís de Moura Sobral	Université de Montreal
John K. Thornton	Boston University

A Economia do Império Português

STUART B. SCHWARTZ

Na cidade do Porto, na zona da foz do Douro, existe uma fortaleza baptizada em honra de São Francisco Xavier e à qual as gentes locais dão o nome de «Castelo do Queijo» devido à sua forma. No salão principal há um documento que explica que a fortaleza foi dedicada, no século XVII, ao santo missionário por ele ter conquistado «tantas almas para a Igreja e tantas léguas para Portugal». Esta união da intenção missionária com a aquisição territorial foi uma característica essencial da expansão portuguesa – tal como na criação de outros impérios – e deve sempre ter-se em conta a multiplicidade de incentivos inerentes à construção imperial. Contudo, apesar do actual interesse nos impérios enquanto arenas de exibição cultural, gratificação sexual e exotismo, a construção dos impérios do início da época moderna assentou primariamente em considerações de ordem económica. Portugal afigura-se quase um exemplo clássico do antigo conceito mercantilista de John Locke: «Num país que não tenha minas há apenas duas maneiras de enriquecer: através da conquista ou do comércio.» Portugal enveredou pelas duas vias. Os seus adversários muçulmanos na Índia diriam mais tarde que os Portugueses «conquistaram um império como cavaleiros e perderam-no como vendedores ambulantes», mas a verdade é que se saíram melhor sempre que combinaram a conquista e o comércio com o povoamento e a produção.

O Império Português foi um sistema administrativo e económico vasto e global que ligou continentes, povos e organizações económicas numa rede de intercâmbios. Teve uma longa história e modificou-se consideravelmente com o tempo. O seu enfoque espacial ou núcleo alterou-se à medida que diferentes produtos se tornaram predominantes no seu comércio e produção, parecendo criar ciclos de actividade económica: as especiarias, o açúcar, o ouro. Contudo, o conceito de ciclos consecutivos é enganador porque embora cada um destes bens tenha tido um apogeu, a sua produção sobrepôs-se, eles mantiveram-se muitas vezes predominantes apenas a nível local, e houve muitos outros produtos que também contribuíram para a economia imperial. De facto, poderíamos postular que o comércio de seres humanos no tráfico de escravos possibilitou muitas das outras actividades, e que a ênfase no trabalho, e não nos seus produtos, é mais apropriada para compreender o funcionamento do império colonial.

As avaliações da economia do Império Português enfermam geralmente de quatro problemas. Primeiro, as análises tendem a ser «olisipocêntricas», isto é, a perspectiva é a partir de Lisboa, e são conduzidas unicamente em termos de lucros ou perdas para a metrópole. Assim o justificava a medida do sucesso imperial, mas enquanto historiadores talvez desejássemos investigar o que as actividades económicas significaram para os povos das periferias ou que viviam nos vários subsistemas. A perspectiva a partir da Baía, do Rio de Janeiro, de Cambaia, Ormuz ou Malaca diferia certamente da de Portugal. Em segundo lugar, embora lucros e perdas constituíssem preocupações essenciais nos cálculos imperiais, o facto de grande parte do império ter sido criada e funcionar numa era pré-estatística, combinado com a subsequente perda de documentos, torna difícil obter um retrato claro da sua economia durante um período considerável da história imperial. Terceiro, muitos dos negócios que se faziam no império eram privados, conduzidos por plantadores de açúcar, comerciantes e missionários, e também por funcionários do Estado – ilegalmente. De facto, a tensão entre as actividades económicas estatais e as privadas é um tema recorrente nesta história. É muito mais fácil recuperar a história da actividade do Estado do que da actividade dos privados. Por último, embora o império fosse de natureza essencialmente económica, o seu verdadeiro contributo para Portugal foi muitas vezes tão político quanto económico. O império converteu-se simultaneamente em prémio e promessa, dando a Portugal latitude diplomática e peso em negociações vitais para a sobrevivência política do país. É, pois, difícil separar a economia da política ou criar um balancete resumido ao simples cálculo de perdas e lucros. Assim, esta análise tenta traçar um retrato da economia do Império Português que reconheça o factor político, considere as várias fases de desenvolvimento do império e olhe para a situação económica das suas partes constituintes.

O Império Português foi essencialmente um sistema marítimo que ligou uma série de portos comerciais e pequenos povoados. Só em alguns lugares, em particular no Brasil, foram estabelecidos colonatos e um vasto controlo territorial. Embora as linhas comerciais do império se estendessem de Macau ao Japão e do Norte de África ao Brasil, após o século XVI o império pode ser essencialmente imaginado como dois grandes subsistemas: no oceano Índico, um complexo de fortalezas, comunidades mercantis e centros administrativos, estendendo-se da África Oriental à costa da China mas centrado em Goa e na Índia Ocidental; e um sistema atlântico, dominado pelo Brasil mas incluindo as feitorias e os portos da África Ocidental e Central, e as ilhas atlânticas. No século XVI, os Portugueses debateram-se com o problema de controlar e subordinar a activa vida comercial e económica dos mares asiáticos, enquanto ao mesmo tempo criavam no Atlântico – com excepção da África Ocidental, que nalguns aspectos se assemelhava mais à Ásia – uma economia a partir do zero. No século XVIII, a vibrante economia interna do Brasil e a sua centralidade na economia portuguesa causaram a Lisboa novos problemas de controlo.

Com o decorrer dos séculos, diferentes colónias e colonatos mereceram lugar de destaque como principal possessão ultramarina. Após a sua descoberta, em 1419, a Madeira, devido a uma economia baseada na produção de açúcar, manteve-se nesta posição até às décadas de 1460 e 1470, sendo destronada, após 1480, pelo ouro e pelos escravos de São Jorge da Mina e São Tomé. A produção de ouro de São Jorge da Mina atingiu um pico por volta de 1495, com 2800 marcos de ouro (67 200 milréis ou 89 600 libras), caiu durante algum tempo e regressou a este nível em 1532, mas a partir de então a sua produção não mais ultrapassou 60% desse valor. O comércio oeste-africano permaneceu importante, especialmente em virtude da sua ligação, em finais do século XVI, com a produção e o comércio brasileiros, mas em 1510 o centro das actividades portuguesas já era no oceano Índico, devido ao potencial económico da Ásia para comércio e pilhagem. Durante a maior parte do século XVI, o Estado da Índia foi a jóia da coroa portuguesa e o seu empreendimento colonial de maior sucesso – de longe. Estimou-se que em 1610 o valor do comércio com o Estado da Índia (697 000 milréis ou cerca de 188 378 libras) ainda era dez vezes maior do que com o Brasil (63 000 milréis ou cerca de 17 027 libras), mas este rácio alterar-se-ia drasticamente nas três décadas seguintes.

Em meados do século XVII, os papéis do Brasil e do Estado da Índia inverteram-se devido a uma conjugação de factores. Dois dos mais importantes foram os níveis crescentes da produção brasileira de açúcar e as incursões calamitosas dos Holandeses na Ásia. A corrupção, as catástrofes naturais e as perdas marítimas também ajudaram a provocar uma inversão

dos papéis destas duas regiões do império. Os especialistas divergem quanto ao momento em que se deu a inversão, mas entre 1650 e 1680 o Brasil e as suas fontes de abastecimento africanas tornaram-se o coração incontestado do império, e assim permaneceram durante todo o século XVIII. Esta mudança reflectiu-se no discurso oficial e na percepção da coroa. Enquanto no século XVI o rei português se intitulara «Senhor do Comércio da Ásia», sem nunca acrescentar aos seus títulos uma menção do Brasil, em 1650 o herdeiro do trono de Portugal recebeu o título de «Príncipe do Brasil», um reconhecimento da importância adquirida pela colónia.

Bases e Origens

Os motivos subjacentes ao início da expansão portuguesa em Marrocos com a conquista de Ceuta (1415) têm sido muito debatidos. O potencial das cidades marroquinas para possibilitarem aos Portugueses o acesso ao ouro oeste-africano que atravessava o Sara, bem como o facto de certas regiões de Marrocos produzirem um excedente de cereais, contribuíram provavelmente para o despertar do interesse na conquista. Durante algum tempo, os mercadores portugueses que se instalaram em Ceuta e alguns dos nobres que adquiriram posições de comando ou realizavam incursões a seu bel-prazer lucraram com a presença portuguesa, mas não é líquido que a coroa tenha obtido muitos benefícios destas actividades. Os Portugueses tentaram apoderar-se de várias cidades, mas só em 1456 conseguiram conquistar Alcácer Ceguer, e Arzila e Tânger só em 1471. Em finais do século XV, a ausência de uma política de povoamento clara, o desgoverno persistente e, acima de tudo, na década de 1440, a alteração das rotas comerciais transarianas para longe das cidades ocupadas pelos Portugueses minaram a viabilidade económica da actividade portuguesa. Além do mais, verificaram-se secas periódicas e fomes ocasionais, como a que atingiu a região em 1521.

Em termos económicos, o Norte de África tomou-se uma operação deficitária, na qual os custos de guarnição e defesa provavelmente superavam os ganhos económicos imediatos. Mas havia outros aspectos a considerar, de ordem religiosa e política. Não só uma presença cristã nas terras do Islão era um acto simbólico, como a posse portuguesa de uma cadeia de posições fortificadas em Marrocos, como Azamor e Mazagão, limitava efectivamente as operações dos corsários, um eterno problema para os navios que regressavam do Brasil e para o comércio mediterrânico. Além disso, permitia a Portugal exercer alguma influência na política local, ainda que por vezes, como sucedeu em 1578, com resultados desastrosos. Mas a longo prazo, em finais do século XVI, o Norte de África deixara praticamente de ser uma

consideração de ordem económica para a coroa portuguesa. As praças eram administradas por soldados cujas preocupações eram maioritariamente militares ou de promoção pessoal. Em 1532, havia cerca de 5000 soldados a guarnecer as várias praças marroquinas, que nessa altura recebiam cereais de Portugal e da Andaluzia em vez de exportarem qualquer excedente para a Península. Os residentes portugueses nestes enclaves dedicavam-se à agricultura e criação de gado, mas principalmente de subsistência. Em 1540-1550, com a mudança das atenções para a Índia e depois para o Brasil, o Norte de África tornou-se uma fronteira militar de importância secundária. De facto, após consideráveis debates, foram abandonadas as praças de Safim e Azamor (1541), e Arzila e Alcácer Ceguer (1550), dadas as dimensões e extensão do império ultramarino.

A exploração e o povoamento dos arquipélagos dos Açores e da Madeira praticamente coincidiram com a expansão no Norte de África. Chegou-se à conclusão de que os Açores se situavam numa latitude demasiado a norte para o cultivo do açúcar, mas adequada para o vinho e os cereais. Em finais do século XV, a colónia já se dedicava à produção cerealífera para exportação. Esta actividade surtiu vários efeitos nas ilhas, como a desflorestação, e também veio a contribuir para a sobrepopulação. Na Madeira, a tensão entre aqueles que favoreciam o açúcar, um produto de luxo extremamente valioso, e os que estavam mais interessados no cultivo de cereais de subsistência presidiu à organização do princípio da vida económica da colónia. As excelentes condições agrícolas da ilha permitiram uma produção cerealífera excedentária. Em meados do século XV a Madeira produzia mais de 12 000 alqueires por ano, cerca de dois terços mais do que consumia. O excedente era exportado para Portugal e após 1460 uma parte passou a ser também enviada para a costa ocidental africana. Mas os cereais tinham de competir com o açúcar. A Madeira dispunha apenas de cerca de 30 000 hectares aráveis, e a coroa distribuiu-os por carta (sesmarias) em meados do século XV. O clima e o solo favoreciam a produção de açúcar, que não tardou a prosperar na ilha, beneficiando de capital investido por portugueses e estrangeiros – Genoveses, Flamengos e outros –, que não só instalaram engenhos mas também se dedicaram a operações comerciais e financeiras. Foram trazidos escravos das Canárias e da costa africana, mas no fim do século XVI a Madeira viu-se a braços com um declínio na produção açucareira e com carestias alimentares.

Nas primeiras fases da colonização do Norte de África e do Atlântico, um tema subjacente parece ter sido o conflito recorrente entre os múltiplos objectivos da aquisição de metais preciosos e produtos de luxo, incluindo o açúcar, e a produção de cereais para abastecer os mercados metropolitanos. Este último objectivo só foi exequível num raio relativamente restrito, dadas

as distâncias e a tecnologia de transporte existente na época. O fracasso da promessa do Norte de África como fornecedor de cereais, o êxito dos Açores como produtor cerealífero e o seu posterior declínio, e a transição da Madeira da produção de trigo para o açúcar fazem parte da história da economia do império no século xv.

Enquanto os Portugueses foram descendo a costa ocidental africana, chegando à Mauritânia e à região da Senegâmbia, estabelecendo feitorias e contactos, continuou a interacção de produtos de subsistência e bens de luxo. Os escravos começaram a chegar a Portugal, por via marítima, em 1441, e na década de 1450 trocava-se cereais por escravos e ouro. A África Ocidental não fornecia trigo a Portugal, mas disponibilizava sorgo, arroz e outros cereais. Na Senegâmbia, o comércio foi entregue à iniciativa privada, mas quando se descobriram regiões produtoras de ouro a coroa tentou impor o seu controlo exclusivo onde lhe foi possível.

Embora se adquirisse na África Ocidental uma variedade de produtos, como o marfim, as obras de arte e de artesanato e a malagueta, o comércio português na região começou a concentrar-se no ouro e nos escravos. Os primeiros escravos foram obtidos através de incursões contra as povoações costeiras, mas a resistência africana cedo tornou este método improdutivo. Os Portugueses viraram-se para o tráfico. Algumas das primeiras viagens portuguesas criaram efectivamente um tráfico de escravos ao deslocarem cativos entre as várias regiões da costa africana, mas, seja como for, a verdade é que na década de 1480 já existia um comércio regular de seres humanos que transferia africanos para Portugal ou para as Canárias e a Madeira, onde as prósperas indústrias açucareiras exigiam mão-de-obra. Os Portugueses negociaram com os governantes africanos, como o rei do Benim, oferecendo estanho, têxteis, conchas, artigos de luxo e, por vezes, ajuda militar, em troca de concessões comerciais e acesso à reserva de potenciais escravos. As ilhas de Cabo Verde e São Tomé foram ocupadas pelos Portugueses como uma extensão deste comércio e tornaram-se escalas nas suas rotas. Em São Tomé desenvolveu-se uma indústria açucareira nos moldes da madeirense, mas empregando, ao que parece, um maior número de escravos.

O tráfico de escravos era conduzido pela coroa, a partir das feitorias reais de Arguim e, após 1481, de El Mina, e por particulares, em vários locais ao longo das costas da Mauritânia e do golfo da Guiné. A melhor estimativa do volume de escravos exportados entre 1450 e 1530 é de aproximadamente 165 000, com uma média anual superior a 2200 e provavelmente chegando aos 3800 nas primeiras décadas do século xvi, quando a África Central e Ocidental, particularmente o reino do Congo, foi atraída para a órbita do tráfico de escravos. O tráfico expandiu-se rapidamente, em resposta à procura

européia. Os Portugueses competiram com sucesso contra os seus concorrentes africanos neste tráfico e o seu êxito neste período permitiu-lhes criar uma base de controlo da costa oeste-africana que viria a fazer deles os principais negreiros do Atlântico durante os 150 anos que se seguiram (de 1450 a 1600).

Juntamente com este crescente tráfico de seres humanos, os Portugueses conseguiram finalmente, em 1482, atingir um dos seus primeiros objectivos com o estabelecimento de uma feitoria em El Mina, perto das fontes do ouro da África Ocidental. Destinada a fechar o negócio do ouro aos seus rivais europeus e a exercer pressão sobre os governantes africanos com acesso ao ouro, a feitoria de El Mina contornou a dependência das antigas rotas transarianas de abastecimento de ouro. A caravela podia agora flanquear a caravana. Escravos, malagueta e, acima de tudo, ouro eram enviados de El Mina para Lisboa, e já em 1505 Lunardo da Cá Masser referia que o rei de Portugal recebia 120 000 ducados por ano. Os carregamentos de ouro de El Mina e quantidades menores oriundas da Guiné e da feitoria mais pequena em Axim tornaram-se uma parte essencial nas operações ultramarinas de Portugal e fizeram da África Ocidental um activo crucial do império durante o fim do século xv e o princípio do século xvi. Contudo, depois da viagem de Vasco da Gama, em 1497-1499, o enfoque económico do império mudou radicalmente para o oceano Índico e a riqueza da Ásia.

Enquanto o Estado da Índia tomava forma além do cabo da Boa Esperança, colonos, mercadores e marinheiros portugueses, com muito pouco interesse ou apoio régios, começavam a instalar-se na costa do Brasil. A ocupação primitiva da costa brasileira emulou o modelo oeste-africano e, em muitos aspectos, foi uma extensão das experiências anteriores naquele continente. Foi estabelecida uma série de feitorias onde «lançados» (abandonados ou desertores), alguns soldados e agentes comerciais negociavam com os povos indígenas em troca de curiosidades e pau-brasil, que se revelou o único produto lucrativo da costa. Os Portugueses também nunca desistiram de procurar riquezas minerais, esperando recriar El Mina ou converter o Brasil «noutro Peru», mas até às grandes descobertas auríferas da década de 1690 estas expectativas saíram geralmente frustradas. Na década de 1530, a concorrência imposta por mercadores e marinheiros franceses incentivou a coroa portuguesa a iniciar um programa de povoamento mais activo, criando capitánias através do recurso à forma donatária de senhorio que fora utilizada nas ilhas atlânticas e patrocinando a concessão de terras a particulares. Foi introduzida a cana-de-açúcar, proveniente das ilhas do Atlântico, e na década de 1570 este produto começou a revolucionar a economia e a sociedade brasileiras.

O desenvolvimento da indústria açucareira pode aferir-se pelo número de engenhos e pela produção de açúcar. Em 1570 havia 60 engenhos em fun-

cionamento ao longo da costa, com as maiores concentrações em Pernambuco (23) e na Baía (18). Juntas, estas duas capitânicas detinham 68% da totalidade de engenhos. Durante os vinte anos seguintes, a sua predominância continuou a aumentar, sendo que em 1585, quando a colónia possuía 120 engenhos, Pernambuco (66) e a Baía (36) detinham 85% do total. Estas capitânicas foram predominantes durante todo o período colonial, mas outras capitânicas também produziram açúcar para exportação. Estes anos de expansão geraram receitas consideráveis. Domingos Abreu e Brito, um agente real que visitou Pernambuco em 1591, referiu 63 engenhos, produzindo cada um, em média, 6000 arrobas de açúcar, num total de 378 000 arrobas (1 arroba = 14,5 kg). A um valor médio de 800 réis por arroba, isto equivalia a mais de 30 240 milréis ou cerca de 39 312 libras. Dos 60 engenhos existentes na colónia em 1570, verificou-se um acréscimo considerável, para 120 engenhos em 1583 e 192 em 1612. A taxa de crescimento anual foi mais elevada entre 1570 e 1585. Esta expansão parece ter sido promovida por preços favoráveis e pelo aumento da procura na Europa nos últimos anos do século XVI e nas primeiras décadas do século XVII.

As plantações de açúcar combinavam a agricultura e a transformação da cana em açúcar. Os engenhos eram fábricas complexas e caras, que exigiam investimentos consideráveis. Tal como acontecera na Madeira, este capital começou por provir de investidores portugueses – mercadores e nobres – e de vários comerciantes estrangeiros – flamengos, alemães e genoveses. A mão-de-obra também era um problema. Os povos indígenas do litoral foram escravizados para trabalharem nos engenhos, mas a sua resistência, a oposição dos missionários jesuítas e o despovoamento em larga escala resultante das doenças epidémicas, tornou este tipo de mão-de-obra escasso e de obtenção dispendiosa. Consequentemente, recorreu-se aos escravos africanos. Nas últimas duas décadas do século XVI, a mão-de-obra proveniente do tráfico de escravos da África Ocidental e, a partir de 1570, também de Angola, começou a substituir os índios nas principais plantações de Pernambuco e da Baía. Este tráfico limitou-se inicialmente a cerca de 1000 escravos por ano, mas expandiu-se consideravelmente nas décadas posteriores. A relação entre a economia brasileira e a África tornou-se um lugar-comum, sintetizado na cantilena: «Sem Angola, não há escravos; sem escravos, não há açúcar; sem açúcar, não há Brasil.»

O sistema atlântico que ganhou forma nos séculos XV e XVI dependeu de programas de colonização e actividade comercial. Monopólios régios e actividade privada combinaram-se para garantir uma ampla variedade de produtos, do ouro aos cereais, ao pau-brasil e ao açúcar. Durante este período formativo, o trabalho forçado dos povos indígenas e, com cada vez mais importância, o aumento do tráfico de escravos marítimo tornaram-se as

pedras angulares do sistema e evoluiriam como o elemento essencial de ligação das várias partes. Todavia, no século XVI, as esperanças económicas do império não residiam no açúcar do Brasil, e nem sequer no ouro e nos escravos da África Ocidental, mas sim nas especiarias da Ásia.

O Estado da Índia

Como sistema económico, o Estado da Índia era efectivamente a articulação da «carreira da Índia», a grande rota transoceânica que ligava Lisboa ao colonato português de Goa, na costa ocidental da Índia, e a uma série de escalas que conectavam vários lugares da Ásia a Goa e à carreira. Os Portugueses procuraram monopolizar o comércio do oceano Índico, eliminando rivais poderosos (Turcos, Mamelucos e Guzerates) e controlando o comércio a partir de uma série de feitorias e fortalezas que vieram a estender-se de Sofala (África Oriental) a Ormuz (golfo Pérsico), Cochim (Índia Ocidental), Malaca (Malásia) e além-Macau (China). A alfândega da Casa das Índias, em Lisboa, o vice-rei e outros agentes régios presentes nos portos e feitorias do oceano Índico administravam o monopólio real sobre a pimenta, a canela e outras especiarias. Durante a primeira metade do século XVI, este sistema proporcionou lucros consideráveis à coroa. Contudo, após a penetração portuguesa original e as primeiras vitórias militares, o comércio local do oceano Índico recuperou e encontrou maneiras de abastecer as antigas rotas das caravanas para o Médio Oriente. As contínuas tentativas portuguesas para estrangular este comércio concorrente fizeram disparar os custos da operação imperial e acabaram por se revelar infrutíferas. A política foi alterada. Em vez de eliminarem o comércio local, os Portugueses procuraram controlar e taxar o comércio privado através de um sistema de «cartazes» (licenças), que gerou receitas apreciáveis para o Estado da Índia mas permitiu o desenvolvimento das rotas alternativas do comércio das especiarias e minou o monopólio da carreira, que continuava a ser a principal aposta da coroa.

Embora fosse enviada para a Europa, pelo cabo da Boa Esperança, toda uma variedade de produtos, em especial canela, cravinho e outras especiarias, o grosso, em valor e volume, era constituído pela pimenta. A frota de 1518, por exemplo, transportou 1000 toneladas métricas de pimenta, 95% da carga total, e durante todo o século XVI a pimenta foi o bem mais transaccionado do comércio real. Mas os grandes navios da carreira também transportavam os produtos dos comerciantes privados, e embora a sua parte do espaço representasse apenas 25%-30% da tonelagem, o valor dos seus bens era superior a 90% do valor total – e estes números não têm em conta o contrabando. Eram transportadas especiarias, tecidos, jóias e outros artigos de

QUADRO 1.1. A Carreira da Índia

Anos	Lisboa – Ásia		Ásia – Lisboa	
	Partidas ton. (navios)	Chegadas* ton. (navios)	Partidas ton. (navios)	Chegadas* ton. (navios)
1531-1540	44 660 (80)	42 610 (76)	39 110 (61)	36 410 (57)
1541-1550	40 800 (68)	34 100 (56)	34 550 (58)	30 550 (52)
1551-1560	39 600 (58)	32 500 (46)	33 650 (47)	25 750 (35)
1561-1570	37 030 (50)	35 580 (46)	36 250 (45)	32 150 (40)
1571-1580	42 900 (50)	40 800 (48)	38 250 (42)	35 150 (39)
1581-1590	55 420 (59)	42 870 (45)	48 450 (51)	39 290 (42)
1591-1600	49 200 (43)	42 540 (39)	45 350 (40)	25 000 (22)
1601-1610	77 190 (71)	49 540 (45)	43 390 (36)	32 290 (28)
1611-1620	60 900 (66)	44 060 (47)	40 350 (32)	35 550 (28)
1621-1630	48 000 (60)	31 410 (39)	24 150 (28)	15 050 (19)
1631-1640	20 020 (33)	15 770 (28)	13 710 (21)	9910 (15)
1641-1650	22 840 (42)	14 280 (28)	16 030 (32)	12 030 (24)
1651-1660	14 320 (35)	18 990 (35)	7970 (16)	12 030 (24)
1661-1670	8635 (21)	5635 (14)	6070 (14)	4820 (13)
1671-1680	11 700 (25)	13 900 (29)	10 730 (22)	9680 (21)
1681-1690	11 650 (19)	11 650 (19)	9300 (16)	8600 (15)
1691-1700	14 900 (24)	13 700 (21)	8950 (14)	7550 (13)

* Os números mais baixos para as chegadas indicam geralmente perdas no mar.

FONTE: T. Bentley Duncan, «Navigation between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries», in E. J. Van Kley e C. K. Pullapilly (eds.), *Asia and the West*, Notre Dame, IN, 1986.

luxo, mas na década de 1580 os têxteis foram predominantes. Este padrão manteve-se durante boa parte do século XVII.

Os navios que zarpavam da Europa transportavam colonos, soldados e funcionários, alguns artigos de luxo e – de suma importância – dinheiro para pagar os produtos asiáticos e os custos militares e administrativos do império. O Quadro 1.1 apresenta, por decénio, números de toneladas relativos às partidas e chegadas em ambos os sentidos. Mostra um período de grande actividade entre 1531 e 1540, seguido de um longo período de rela-

tiva estabilidade entre as viagens de ida e as de volta. Entre 1541 e 1600 viajaram cerca de 20% mais navios para a Ásia do que para a Europa. A taxa de perdas nas viagens para a Ásia foi de cerca de 13%, e um pouco mais elevada, 17%, em sentido contrário. Embora o nível de actividade variasse anualmente, durante os setenta anos, do século XVI para os quais possuímos estimativas entre cinco e seis navios deslocaram-se anualmente em ambos os sentidos para assegurarem a carreira.

O monopólio português do comércio do oceano Índico foi um sonho nunca realizado devido à concorrência, e o comércio privado levado a cabo por funcionários régios, soldados e mercadores também minou o controlo exclusivo do comércio índico por parte da coroa. A partir da década de 1550, as concessões a administradores reais e a mercadores privados, por outorga ou compra, criaram um sistema de escalas comerciais que ligou a Indonésia, a baía de Bengala e outras áreas vizinhas ao comércio da carreira. A coroa obteve algumas receitas das taxas alfandegárias sobre este comércio e também da venda das rotas. Estima-se que o valor destas viagens concessionadas, como de Goa para Ormuz ou de Malaca para São Tomé, tenha sido o dobro das receitas da coroa com o comércio da carreira num ano bom. A rota entre Macau e Nagasáqui, na qual os Portugueses trocavam seda chinesa por prata japonesa, ou a rota entre Macau e Manila, em que a prata mexicana era trocada por seda destinada aos compradores da Nova Espanha, do Peru e da própria Espanha continental, geravam grandes lucros, mas eram apenas dois dos muitos circuitos em que o «comércio local» indígena e o comércio privado português operavam no âmbito do sistema do oceano Índico. De facto, como observou o historiador James Boyajian: «O sucesso do comércio privado português na Ásia e na rota do Cabo não foi um fenómeno isolado. Integrou um vasto mundo comercial asiático, no qual os Portugueses desempenharam um papel secundário em relação aos Guzerates, Chineses, Javanese e Japoneses»⁽¹⁾.

As viagens e rotas concessionadas e o comércio costeiro ligavam-se depois a Goa e à carreira por comboios anuais e pelo comércio por via terrestre. Os Portugueses também investiram bastante neste tráfico. Cada rota contribuía para o vértice aparente do sistema, que continuava a ser a rota do Cabo. Goa recebia bens de toda a Ásia: de Macau, de Bengala, das Molucas, de Malaca. Entre 1580 e 1640, cerca de 75% do valor total dos produtos descarregados em Lisboa pela carreira provieram de Bijapur, perto de Goa, e das regiões mais distantes de Cambaia, Guzerate e Sinde. Em cada rota colaboravam comerciantes locais e negociantes portugueses, incluindo mui-

⁽¹⁾ James C. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, 1993, p. 14. O parágrafo anterior baseia-se consideravelmente nesta excelente análise.

tos cristãos-novos. Estes foram praticamente empurrados para fora do sistema entre 1640 e 1670, devido à pressão da Inquisição, mas os mercadores indígenas muçulmanos, hindus e cristãos demonstraram considerável engenho e capacidade para se adaptarem e explorarem o sistema comercial português em benefício próprio.

O que significava o império para a economia portuguesa nas primeiras décadas do século XVI, quando o comércio da Ásia começou a fazer sentir o seu impacto? Em 1506 as especiarias asiáticas representaram mais de um quarto das receitas anuais do reino. Em 1518-1519 este número subiu para quase 40%. Entre os produtos ultramarinos, as especiarias da Índia constituíam, de longe, a categoria maior. No entanto, importa ter em conta que as rendas e taxas cobradas em Portugal e as receitas geradas pela alfândega de Lisboa continuaram a ser fontes importantes de rendimentos.

No fim do século XVI estava já definido o carácter essencial dos dois sistemas do Império Português. A actividade económica portuguesa no seio do Estado da Índia era quase exclusivamente militar e comercial, uma combinação do uso da força e do terror, em especial na parte ocidental do oceano Índico, com uma inteligente actividade comercial na baía de Bengala e além-Malaca. A economia da colónia brasileira diferia essencialmente do império além-cabo da Boa Esperança. Nas ilhas atlânticas e no Brasil, os Portugueses tinham investido fortemente na produção e haviam organizado capital, terra e mão-de-obra para produzir açúcar e outros produtos. Na Ásia quase nunca foi levada a cabo uma empresa semelhante. Os Portugueses deixaram as populações locais produzir pimenta, especiarias, seda e têxteis e negociaram estes produtos, ou licenciaram a sua circulação. Isto não é dizer que as taxas e as rendas sobre as terras não foram importantes para o império na Ásia. Nalguns lugares, como o Sri Lanka (Ceilão), contribuíram para mais de 80% das receitas da coroa e em meados do século XVII estas fontes de rendimentos poderão ter representado cerca de um terço do total. Contudo, os Portugueses raramente se dedicaram à produção dos bens comerciados. Apenas em alguns locais se desenvolveram propriedades fundiárias (aforamentos), sendo as mais impressionantes os «prazos» ao longo do rio Zambeze, na África Oriental, onde detentores e instituições se «africanizaram» como uma espécie de governantes locais. Os Portugueses quase nunca se oneraram com a responsabilidade da organização dos factores de produção, em particular o capital e a terra, e acima de tudo, na maior parte dos locais, o problema do fornecimento e organização da mão-de-obra não lhes dizia respeito. Esta foi uma importante diferença económica entre as duas esferas de actividade e teve também amplas implicações sociais. No princípio do século XVII, Ambrósio Fernandes Brandão, nos seus *Diálogos das Grandezas do Brasil* (1618), observou que em Portugal era possível encontrar muitos homens que

tinham regressado da Índia com fortunas, mas poucos que tivessem feito o mesmo no Brasil. A diferença, disse ele, não residia no nível de lucro que se obtinha entre uma e outra esfera colonial, mas no facto de as fortunas que se faziam no Brasil estarem em propriedades e activos fixos, enquanto as da Índia eram resultado do comércio e portanto mais líquidas. Brandão poderia inclusivamente ter acrescentado que o estilo de vida e os níveis de consumo na Índia, onde os Portugueses residentes usavam a sua riqueza para deslumbrar a classe alta indígena e se impressionarem uns aos outros, eram muito mais ostentosos do que no Brasil. Este consumo ostentivo também contribuiu para a eventual estagnação do Estado da Índia.

Crise e Sobrevivência no Século XVII

Durante o século XVII, o papel do Império Português e o contexto em que operava modificaram-se radicalmente devido a alterações gerais na economia mundial e à emergência de um novo equilíbrio político na Europa. A desastrosa tentativa do rei D. Sebastião para expandir os interesses portugueses em Marrocos, em 1578, provocou não apenas a sua morte, mas também a perda do trono para os Habsburgos espanhóis durante sessenta anos (1580-1640). Subjacente à intervenção espanhola estava o interesse em Lisboa como grande porto atlântico e pelo comércio da Índia, e muitas famílias nobres e da comunidade mercantil demonstraram considerável apoio à causa dos Habsburgos. De facto, de 1580 a 1620, o acesso português à prata espanhola, aos mercados das possessões habsburgas e à protecção oferecida pelas armas espanholas contribuíram para a economia portuguesa, uma situação favorecida pelo disparar da produção açucareira brasileira e pelos preços elevados alcançados por este produto. Porém, depois de 1621, a situação alterou-se radicalmente. Primeiro, entre 1622 e 1624, verificou-se uma recessão impressionante na economia euro-atlântica, provavelmente causada por uma expansão excessiva e pela eclosão da Guerra dos Trinta Anos. A renovação da guerra contra os Holandeses, a formação da Companhia das Índias Orientais holandesa (1621), concebida como uma arma comercial contra os domínios dos Habsburgos espanhóis, e as crescentes exigências militares e navais daqui decorrentes colocaram enorme pressão sobre os recursos de Portugal e a sua capacidade de aumento da produção. A ocupação do Nordeste brasileiro (1630-1654), a conquista de El Mina (1638) e a ocupação de Luanda (1641-1648) pelos Holandeses desorganizaram o fornecimento de escravos sobre o qual assentava todo o sistema atlântico. Esta situação e as políticas mercantilistas fechadas de Filipe IV contribuíram para o apoio à separação de Espanha. A Restauração, iniciada em 1640 por apoian-

tes dos Braganças, inaugurou um período de esforços militares, diplomáticos e económicos portugueses que durou quase trinta e anos e deixou os dois campos exaustos. O facto de Portugal ter lutado pela sua independência ao mesmo tempo que travava um combate à escala global para defender o seu império contra os concorrentes europeus torna o feito português ainda mais impressionante.

Neste contexto, podem também descortinar-se benefícios proporcionados pelo império que não eram essencialmente económicos. Na década de 1580, os opositores portugueses da causa dos Habsburgos tinham conseguido recrutar auxílio francês e inglês oferecendo concessões no comércio do Brasil, e houvera até insinuações de concessões ou transferências territoriais. Durante as negociações com os Holandeses, na década de 1640, o chariz do comércio colonial e a entrega de praças coloniais tinham sido utilizados como moeda de troca. Em certa medida, o apoio da Inglaterra a Portugal, a partir de 1642, e especialmente após o tratado de 1654, foi comprado com a promessa de vantagens comerciais nas colónias portuguesas, e quando a relação foi consolidada através do casamento de Catarina de Bragança com Carlos II, em 1661, um factor de peso nas negociações foi o enorme dote de 2 milhões de cruzados, grande parte do qual obtida através de impostos sobre as populações coloniais e da entrega de praças coloniais como Bombaim e Tânger. Por si só, Portugal contava pouco para os outros monarcas da Europa, mas com o seu império global passava a ser merecedor de alguma consideração, facto de que a corte, em Lisboa, estava plenamente consciente. Estes acordos comerciais poderão ter sido economicamente desvantajosos para Portugal a longo prazo, mas garantiram a independência política do reino e recrutaram um aliado poderoso para defesa da sua soberania. Era um benefício que não se podia calcular facilmente no balancete do império, mesmo se este existisse. Além do mais, o sistema atlântico também pagou directamente, em homens e armas, a sobrevivência do reino. Os impostos sobre a indústria do açúcar foram cruciais para pagar a guerra da independência e financiar a luta global contra os Holandeses, durante a qual o contributo das forças coloniais para a reconquista de Pernambuco e de Angola foi um factor importante. Muitos dos capitães e comandantes das guerras da Restauração tinham prestado serviço no Brasil ou na Índia.

No meio destes acontecimentos políticos, a economia açucareira, coração do sistema atlântico, alterou-se. Em 1630 o Brasil produziu cerca de 22 000 toneladas, mas a baixa de preços reduziu os lucros para metade dos auferidos na década de 1610. Os preços voltaram a subir nas décadas de 1640 e 1650, mas isto fez com que os concorrentes estrangeiros das Caraíbas, em particular de Barbados, começassem a produzir açúcar. Estes desenvolvimentos tiveram duas consequências. Com açúcar disponível nas suas

próprias colónias, a Inglaterra e a França começaram a impor restrições às importações do Brasil e, para todos os efeitos, eliminaram o açúcar brasileiro dos seus mercados. Em segundo lugar, o aumento da produção fez cair o preço do açúcar no mercado atlântico, e a procura de trabalhadores para as plantações das Caraíbas fez subir o preço dos escravos. Os plantadores brasileiros foram apanhados entre estas duas tendências no preciso momento em que o Estado português aumentava cada vez mais os impostos sobre o açúcar para pagar a defesa do império e a guerra de independência. Mesmo depois do fim da Guerra Luso-Holandesa, em 1654, a produção do Brasil conseguiu superar a dos seus concorrentes em mais de 1 200 000 de arrobas (18 000 toneladas). A região continuava a possuir algumas vantagens comparativas, mas as condições político-económicas internacionais e os seus efeitos nas políticas fiscais portuguesas conjugaram-se para dar origem a uma situação de crise. Portugal procurou responder de várias formas. Em 1649, foi criada a Companhia do Brasil, para organizar o comércio da colónia. Apesar de prejudicada pela irregularidade das viagens marítimas, pelo contrabando e por outros problemas, a companhia foi relativamente bem-sucedida, enviando frotas carregadas com os principais produtos da colónia, que passaram a incluir, além de açúcar, grandes quantidades de tabaco e peles.

Na década de 1680 a economia entrou em profunda recessão. A separação de Espanha interrompera e dificultara o afluxo de prata da América espanhola à economia portuguesa. À semelhança do resto da Europa Ocidental, Portugal viu-se a braços com uma recessão que levou a uma desvalorização da moeda portuguesa, em 1688, e à intensificação da busca de novas fontes de receitas, mas o sistema atlântico, na sua maioria, sobreviveu. Os rendimentos que proporcionou deram ao reino forças para se manter independente, impedindo que Portugal seguisse o caminho da Catalunha ou da Escócia.

O século XVII foi muito pior para o Estado da Índia. Para lá do cabo da Boa Esperança, podemos aperceber-nos de três processos inter-relacionados que afectaram a natureza do império. Primeiro, depois de 1590, a chegada de rivais europeus, em especial os Holandeses e os Ingleses, e a subsequente perda de rotas, portos e praças importantes como Malaca (perdida em 1641), provocaram uma grave contracção nas operações do Estado da Índia e no volume de comércio e receitas. Em segundo lugar, e ao mesmo tempo, do Levante ao Japão assistiu-se a uma reacção asiática à presença portuguesa (e europeia). A ascensão ao poder dos Safávidas, na Pérsia, a expansão mogol no Norte da Índia e o xogunato Tokugawa no Japão deram origem a Estados grandes e poderosos que não podiam ser intimidados, coagidos ou bajulados como dantes. Estes «impérios da pólvora» também eliminaram a antiga divisão entre potências fundiárias e Estados comerciais mais

pequenos. A perda de Ormuz (1622) para os Safávidas e Ingleses e a expulsão dos cristãos (com excepção dos Holandeses) do Japão, em 1638-1640, foram episódios sintomáticos da contracção imperial provocada pela emergência das novas potências.

Em resposta à concorrência estrangeira e à assertividade indígena, os Portugueses experimentaram novas alternativas. O êxito das companhias comerciais inglesas e holandesas promoveu a criação de uma Companhia Portuguesa das Índias Orientais, mas as elevadas perdas no mar e a escassez de capital provocada pela obstrução da Inquisição à participação dos cristãos-novos condenaram-na a uma existência breve (1628-1633). A coroa virou-se cada vez mais para os privados e vendeu as lucrativas rotas asiáticas para Goa sob a forma de viagens concessionadas. O volume das receitas da carreira propriamente dita só começou a revelar uma contracção séria na segunda metade do século; em parte como resposta a esta contracção, tentou-se integrar o vacilante sistema do oceano Índico no do Atlântico, também a braços com problemas, mas com melhores resultados. Os navios que rumavam à metrópole começaram a escalar com alguma regularidade Salvador, no Brasil, onde as sedas, as pérolas e os artigos de luxo que traziam eram procurados, e onde a partir de 1675 passaram a ser autorizados a carregar açúcar para entrega em Lisboa. Também o Rio de Janeiro acabou por ser atraído para o comércio com Goa, e entre o Brasil e Goa prosperou o comércio de tabaco na forma de rapé.

A carreira sofreu os prejuízos mais pesados em meados do século XVII, com a perda de cerca de 20% da tonelagem total embarcada. Em 1670, o Estado da Índia, enquanto empresa estatal, sofreu as maiores perdas, mas isto não quer dizer que os comerciantes privados não tenham continuado a prosperar, nem que os milhares de mercenários, mercadores e missionários portugueses existentes de Macau ao Sião e à Abissínia tenham perdido importância nas sociedades locais.

Na luta global contra os Holandeses, os Portugueses praticamente perderam a Ásia, contiveram-nos em África e, recorrendo à guerra e às aquisições, venceram na América. Os esforços para se manterem no Brasil representaram o reconhecimento de que o sistema atlântico, não obstante as pressões a que fora sujeito, se tornara a espinha dorsal do império. Compunha-se agora primariamente do Brasil e da África Central e Ocidental. A Madeira e os Açores tinham-se convertido em produtores de vinho e cereais e estavam mais integrados na economia e na política da metrópole, mas o Atlântico Sul do Brasil e da África formou progressivamente um sistema integrado de mão-de-obra e produção. A importação de escravos atingia 5000 por ano e a impressionante mortalidade e o crescimento demográfico negativo verificados no Brasil transformaram o tráfico de escravos na característica

essencial de todo o sistema. A vida económica de Angola e dos outros colonatos de África passou a subordinar-se quase por inteiro às exigências do tráfico de escravos.

Colónia e Metrópole: Recuperação e Realinhamento

As duas esferas do império continuaram a operar, mas depois dos desastres do século XVII a economia do Estado da Índia tornou-se uma operação de contenção. Verificou-se alguma recuperação na década de 1680 e, sempre que foi bem administrado e se puderam evitar guerras dispendiosas, o Estado da Índia manteve-se um empreendimento lucrativo, ainda que constantemente ameaçado na sua estabilidade. As incursões de rivais estrangeiros, que perturbaram os antigos circuitos comerciais, e a queda de fortes e feitorias foram em parte acompanhados de perdas para as forças locais, particularmente devido à expansão dos Maratas, entre 1739 e 1741, que reduziu o controlo português da região em redor de Goa, Damão e Diu. Nem sequer a posterior expansão portuguesa para os «Novos Territórios», nas décadas de 1740 a 1760, conseguiu restaurar a saúde económica, essencialmente arruinada no século anterior pela perda do comércio da carreira e do comércio regional. Embora continuassem a chegar a Lisboa especiarias e outros produtos asiáticos, os Portugueses agarraram-se a um império reduzido na Índia como «ponto de Honra e de Religião», como observou o governador britânico de Bombaim, em 1737.

Em finais do século XVII, era claro que o Brasil, apesar das suas atribulações, se tornara a pedra angular da actividade imperial portuguesa. No século XVIII, a economia brasileira aumentou em tamanho e complexidade, à medida que a população da colónia foi crescendo e a natureza da relação do Brasil com Portugal e os mercados atlânticos se foi modificando. Podemos reconhecer três divisões cronológicas relativamente sobrepostas. O período de 1689 a 1760 foi dominado pela descoberta de ouro e diamantes e pelas consequentes deslocações de populações livres e de escravos para sul, para as zonas mineiras e para longe das áreas da agricultura costeira. Entre 1760 e 1780, a produção de ouro começou a declinar e a agricultura de exportação também teve um período difícil devido à baixa de preços e ao aumento da concorrência estrangeira. Estas dificuldades económicas explicam parcialmente as medidas mercantilistas do Marquês de Pombal, o enérgico e ditatorial ministro régio, com o objectivo de relançar a economia imperial. Apesar de muitas das políticas de Pombal não terem êxito imediato, as alterações verificadas no equilíbrio de poder na Europa, após 1780, proporcionaram novas oportunidades aos produtos brasileiros e para um renascimento

agrícola que, na década de 1790, levou a uma modificação nas posições comerciais relativas da colónia e da metrópole.

Em finais do século XVII, a economia do Império Português entrara num período de crise e incerteza. As reexportações coloniais caíram de forma abrupta e os preços do açúcar e do tabaco desceram. Apesar de uma desvalorização da moeda portuguesa de cerca de 20%, em 1688, que ajudou a estimular o comércio, e de as guerras que eclodiram em 1689 e duraram até 1713 terem desencadeado uma nova procura de produtos brasileiros e portugueses, a natureza instável da economia neste período contribuiu directamente para a procura de novos programas económicos, dos quais o Tratado de Methuen, em 1703, foi apenas uma parte. Este tratado, ao definir tarifas mais baixas sobre os vinhos portugueses exportados para Inglaterra em troca da abertura do mercado de Portugal às lãs inglesas foi na prática uma extensão da influência político-económica inglesa sobre Portugal, estabelecida no século XVII. Causou grandes défices da balança comercial a favor da Inglaterra, pagos pelo Império Português em produtos e numerário. A disponibilidade de ouro tornou este esquema possível e a decisão dos interesses vinícolas portugueses de concluir este acordo minou um programa nascente de criação de manufacturas que fora iniciado em finais do século XVII.

Na Ásia, na África Oriental e no Brasil, intensificou-se a procura de novas fontes de numerário, sob a égide do governo e em expedições privadas, e foi neste contexto de incerteza económica e de expectativas que a descoberta de ouro no Brasil, por volta de 1695, pareceu tão providencial. A revelação de grandes depósitos de ouro em Minas Gerais e posteriormente, na década de 1730, mais a ocidente, em Mato Grosso e Goiás, transformou a natureza do Império Português e o pensamento económico de Lisboa. Possuímos alguns números de produção aproximados e as quantidades eram espantosas. Apenas com base em números oficiais, Minas Gerais produziu 2,7 toneladas métricas de ouro entre 1700 e 1710, 5,9 toneladas entre 1711 e 1720, 6,6 toneladas entre 1721 e 1729, e 8,2 toneladas entre 1730 e 1740. São números que, numa única década, excederam toda a produção de ouro da América espanhola até então. No seu auge, entre 1750 e 1754, os níveis da produção aurífera brasileira atingiram uma média anual superior a 3 toneladas métricas. Era o muito esperado El Dorado com que a coroa portuguesa sonhara e que esperara descobrir no império ultramarino, uma vaga dourada que parecia afogar a produção das outras fontes existentes em África, em El Mina e no Monomotapa. O Quadro 1.2 apresenta a produção das principais áreas auríferas brasileiras durante o século XVIII, demonstrando o papel predominante de Minas Gerais e o pico atingido na década de 1740.

QUADRO 1.2. Produção aurífera brasileira (toneladas métricas)

Anos	Minas Gerais	Goiás	Mato Grosso	Total
1700-1710	2,7	.		2,7
1711-1720	5,9			5,9
1721-1729	6,6		0,73	7,3
1730-1739	8,2	1,4	0,9	10,5
1740-1749	9	3,2	1	13,2
1750-1759	7,6	4,3	1	12,9
1760-1769	6,4	2,3	0,5	9,2
1770-1779	5,3	1,8	0,5	7,6
1780-1789	3,8	0,9	0,4	5,1
1790-1799	3	0,7	0,4	4,1

FONTE: Virgílio Noya Pinto, *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português: Uma Contribuição aos Estudos da Economia Atlântica no Século XVII*, 2.ª ed., São Paulo, 1979, p. 114

As implicações da descoberta de ouro para o crescimento da colónia e para a estrutura do Império Português foram múltiplas e de grande alcance. No Brasil, o ouro estimulou uma tremenda deslocação populacional para o Interior, o abandono da agricultura costeira e um novo afluxo migratório com origem em Portugal. O preço dos escravos começou a aumentar a partir de 1680, com a abertura das minas, e duplicou durante os vinte anos que se seguiram. Um governador queixou-se de que «Deus deu ouro ao Brasil para o castigar», e outros lamentaram o abandono da agricultura no litoral. Em 1775, viviam em Minas Gerais para cima de 300 000 pessoas, mais de metade das quais eram escravos, o que representava aproximadamente 20% da população total do Brasil.

À medida que os toscos acampamentos mineiros se convertiam em cidades, iam-se desenvolvendo rotas de abastecimento e comércio. As manadas de gado aumentaram para aprovisionar as áreas mineiras. As primeiras carestias e fomes acabaram por ser superadas e desenvolveu-se uma economia diversa e mista. O Brasil tornava-se cada vez menos dependente de Portugal e a visão do império na perspectiva de Minas Gerais ou da Baía começou a ser consideravelmente diferente da de Lisboa.

As políticas antagónicas do controlo estatal e da iniciativa privada entraram novamente em jogo. A coroa contentara-se em taxar a produção e o

comércio do açúcar deixando o cultivo nas mãos dos privados, mas as riquezas minerais deram origem a outras políticas. Durante a expansão mineira, a intervenção do Estado na actividade económica foi manifesta, através da regulação, do controlo e da aplicação forçada das disposições. Este tipo de atitude foi particularmente evidente na região de Serro do Frio, onde se descobriram diamantes na década de 1720, e onde um apertado controlo governamental, patrulhas realizadas por companhias de dragões e um contrato de monopólio régio foram impostos à mineração das pedras preciosas.

No meio da produção de tanta riqueza, o contrabando era um problema constante. O historiador A. J. R. Russell-Wood chamou a atenção para o facto de entre 1709 e 1761 terem sido aprovadas mais de duas dezenas de leis e decretos proibindo o comércio com estrangeiros e a entrada de navios de outras nações nos portos brasileiros⁽²⁾. Estas disposições praticamente não surtiram efeito. Os navios franceses, espanhóis e ingleses encontraram maneiras de contornar as proibições e de acostar nos portos brasileiros ou de ancorar clandestinamente na costa. Quanto aos Holandeses, serviam-se do seu controlo sobre Ouidah e outros portos oeste-africanos para aceder ao ouro brasileiro, trazido por comerciantes da Baía. Pior ainda, os navios britânicos acostavam frequentemente em Lisboa quando chegavam as frotas do Brasil, para comprarem ouro ilegalmente. Apesar das tentativas de controlo, a riqueza mineral colonial fluía ilegalmente para mãos estrangeiras ou era usada para pagar o défice da balança comercial portuguesa, que não parava de aumentar devido à renovada procura de artigos de luxo que o acesso ao ouro tornava possível. Para citar apenas um exemplo, na década entre 1713 e 1724 Londres cunhou mais de 8 000 000 de libras em moedas de ouro. Como Adam Smith reconheceu, o ouro brasileiro foi um elemento essencial no crescimento da economia britânica, e ajudou a lançar as bases da Revolução Industrial. Não teve os mesmos efeitos em Portugal, onde forneceu à coroa portuguesa os recursos para levar a cabo projectos de construção faraónicos, como o Palácio de Mafra, e para as suas ambições absolutistas. O ouro criou a falsa impressão de que havia recursos para qualquer projecto, por muito ambicioso ou dispendioso que fosse.

Na verdade, o ouro gerou receitas gigantescas para a coroa através das várias taxas e impostos, mas a administração das áreas mineiras e as políticas reais também eram muito dispendiosas. Além do mais, o El Dorado brasileiro foi algo efémero e na década de 1760, com o declínio da produção aurífera, tomou-se cada vez mais evidente que a imagem de opulência era

⁽²⁾ A. J. R. Russell-Wood, «Colonial Brazil: The Gold Cycle, c. 1690-1750», in Leslie Bethel (ed.), *Cambridge History of Latin America*, 10 vols. publicados, Cambridge, 1984, vol. 2, pp. 547-600.

enganadora. Por último, importa observar que o valor do ouro nunca ultrapassou o da produção agrícola da colónia. Em 1760, quando as exportações brasileiras foram avaliadas em 4 800 000 milréis, o açúcar foi responsável por metade deste valor e o ouro por 46%. Mais uma vez, o conceito de ciclos produtivos consecutivos revela-se ilusório.

Durante este período, a capacidade produtiva da colónia não se modificou muito, e as exportações agrícolas tradicionais continuaram a ser a base da riqueza colonial. A quantidade de açúcar brasileiro que chegava à Europa não era geralmente determinada pela produtividade, mas sim pelas oportunidades oferecidas pelo mercado e pela irregularidade com que as frotas chegavam à Baía, a Pernambuco e ao Rio. Neste período, a produção brasileira flutuou entre 1,5 e 2,5 milhões de arrobas (22 000-36 000 toneladas). O tabaco era cultivado e exportado para Portugal e África desde o século XVII. O início do comércio directo com a costa da Mina, em 1645, começou a trazer benefícios aos produtores brasileiros. Os principais mercados para o tabaco brasileiro eram Portugal e África. Em 1742, o comércio do tabaco foi reorganizado a favor dos mercadores brasileiros. Só trinta navios, vinte e quatro da Baía e seis de Pernambuco, eram anualmente autorizados a transportar tabaco para a Mina, garantindo preços elevados para o tabaco brasileiro na costa africana. Na década de 1780, ambos os mercados recebiam mais ou menos a mesma quantidade de tabaco brasileiro, embora Portugal reexportasse grandes quantidades para outras nações europeias.

Outros produtos que reflectiam o crescimento do Brasil eram o couro e as peles, cuja presença se tornou regular nas frotas. Grandes manadas eram criadas no Interior nordestino ou nas planícies do Sul de São Paulo (Paraná) e no Rio Grande de São Pedro. De 1726 a 1734, foram enviadas anualmente para o Rio de Janeiro entre 400 000 e 500 000 peles, destinadas à exportação. A criação de gado ajudou a expandir o comércio interno, bem como a indústria da carne seca (charque) no Sul do Brasil. Depois de um início modesto, em 1780, decorridos vinte anos eram já enviadas cerca de 500 000 arrobas para o resto do Brasil e para exportação. No princípio do século XIX, os pequenos barcos oriundos do Rio Grande que transportavam charque e peles constituíam a maioria das embarcações que entravam no porto do Rio de Janeiro e eram visitantes assíduos dos portos do Nordeste. Este desenvolvimento demonstrou como o crescimento económico interno e o desenvolvimento dos comércios «coloniais» se articulavam no âmbito da economia do Império Português. Demonstrou a crescente força da economia brasileira, mas também a sua capacidade para absorver quantidades cada vez maiores de bens provenientes de Portugal e da Europa.

O período de cerca de 1760 a 1785, que coincidiu aproximadamente com a governação do Marquês de Pombal (1755-1777), marcou um importante

ponto de viragem para a economia brasileira, sendo uma época de transição cujos efeitos se fariam sentir nas últimas décadas do século. Pombal compreendeu que o Brasil se tornara a pedra angular da economia imperial e que a chave para a regeneração de Portugal era a aplicação de medidas mercantilistas à economia portuguesa. O seu objectivo era diminuir a dependência económica de Portugal em relação a Inglaterra e a outras nações europeias, sem no entanto abrir mão das vantagens políticas obtidas por Portugal através de tratados e relações comerciais, especialmente com a Grã-Bretanha. Para o conseguir, Pombal favoreceu vários sectores da metrópole e da colónia, e promoveu contactos entre os interesses de ambos os lados do Atlântico.

A par de reformas políticas, administrativas, militares e sociais, Pombal deu início à implementação de uma série de medidas económicas e fiscais que modificaram a natureza e o funcionamento da economia brasileira. Especificamente, instituiu «mesas da inspecção» nos principais portos brasileiros (1751) para controlar a qualidade das exportações agrícolas e implementou várias outras medidas destinadas a estimular a economia colonial através da supressão ou reforma de focos de problemas existentes. Estas incluíram a eliminação do comércio entre o Brasil e Portugal conduzido pelos pequenos mercadores (1755), muito difícil de controlar, a regulação e, depois, a abolição do sistema de comboios navais (1765), para tornar mais eficiente o comércio com o Brasil, e uma série de medidas sociais, como a abolição da escravatura em Portugal, para assegurar o fornecimento de africanos ao Brasil. Talvez a expulsão dos jesuítas de Portugal e do seu império (1759) possa ser parcialmente vista como uma tentativa de reforma económica, embora as causas subjacentes a esta medida tenham sido diversas.

Ainda mais importantes foram as novas políticas e inovações que afectaram sectores tradicionais da economia brasileira, entre os quais a agricultura. Uma das pedras angulares da política pombalina foi a criação de grandes companhias comerciais monopolistas, como a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755), destinada a desenvolver a economia do Norte do Brasil através do seu monopólio sobre o fornecimento de escravos africanos e do seu controlo de todo o comércio oriundo da Europa e da exportação de produtos coloniais como o cacau, e a Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba (1759), com objectivos semelhantes para as capitanias nordestinas. Pombal poderia ter criado instituições similares noutros pontos da colónia, mas os interesses dos comerciantes da Baía e talvez do Rio de Janeiro eram suficientemente fortes para impedir a constituição deste tipo de companhias naquelas regiões (embora a verdadeira explicação resida provavelmente no facto de os interesses ingleses naqueles portos serem muito fortes).

Os produtos agrícolas tradicionais, entre os quais o açúcar, necessitavam de atenção. No entanto, para a recuperação da indústria açucareira, mais importante do que as acções ou políticas de Pombal foi a eclosão da guerra entre a Inglaterra e a França, na década de 1770, que voltou a criar oportunidades para o açúcar brasileiro. Contudo, o mundo atlântico modificara-se consideravelmente e o Brasil desempenhou nele um papel diferente. Enquanto na década de 1730 talvez um terço de todo o açúcar comercializado no Atlântico (cerca de 2,5 milhões de arrobas) fora proveniente do Brasil, em 1776 as exportações brasileiras (1,4 milhões de arrobas) caíram para menos de 10% do total. A produção açucareira continuou a ser a principal actividade agrícola do Brasil, mas as colónias de outras nações ultrapassaram o Brasil como produtores de açúcar.

A inovadora combinação de Pombal – reforma social e estratégia económica – tornou-se ainda mais evidente no Norte do Brasil. Sob a égide do irmão do marquês, o governador Francisco Xavier Mendonça Furtado, as aldeias das missões foram secularizadas e tentou-se estimular o crescimento populacional através da importação de imigrantes e da promoção de casamentos entre os indígenas e os colonos portugueses. A Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão continuou a desenvolver a exportação das «drogas do sertão», em particular o cacau, maioritariamente no Pará, que produzia habitualmente mais de 90% das exportações brasileiras deste produto. Embora Portugal consumisse algum cacau, a maior parte era reexportada para outros consumidores europeus. Na capitania do Maranhão, a companhia desenvolveu activamente novos produtos agrícolas, o algodão e o arroz, através da importação de escravos africanos. Na década de 1770, o Maranhão produziu cerca de 560 toneladas de algodão por ano, muito mais do que a minúscula produção conjunta das restantes capitanias. Além disso, a companhia também estimulou o cultivo de arroz. Na década de 1770 o Maranhão já exportava grandes quantidades e começou-se o cultivo no Pará. Em 1781 Portugal já não necessitava de importar arroz do estrangeiro, podendo contar com a colónia do Brasil. A combinação da produção de arroz e de algodão, baseada em grande parte em trabalho escravo no Maranhão, teve o efeito de transformar a estrutura social da região. Em 1800 quase metade da população do Maranhão era composta por escravos (46%), e cerca de 65% dos seus 79 000 habitantes eram negros ou mulatos. Independentemente de a considerarmos bem-sucedida ou não, a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão alterou a natureza do Norte do Brasil.

A renovação agrícola continuou a ser crucial na política de Pombal no Brasil. O arroz e o algodão foram apenas dois dos novos produtos agrícolas desenvolvidos na colónia. Experimentou-se também o índigo, o cânhamo, a cochonilha e o linho, e expandiu-se o cultivo do trigo e do café. Todavia,

não obstante todos estes esforços e desenvolvimentos, a situação económica da colónia no seio do império não se alterou.

Apesar da sua força e imaginação, Pombal não conseguiu resolver o problema da fraqueza económica subjacente ao império. Com a queda da produção aurífera e mercados fracos para os seus produtos agrícolas (especialmente depois de 1763, quando a paz regressou à Europa), o valor das exportações do Brasil em 1777, não obstante todas as medidas de Pombal, foi apenas metade do de 1760. As medidas para eliminar ou reduzir os custos de frete e estimular o comércio não tiveram êxito, mas são indicativas dos objectivos das políticas pombalinas. Uma ordem régia de 1766 observou que «a agricultura e o comércio são as duas fontes da riqueza de um povo, e encontrando-se a segunda livre e aberta resta apenas estimular a primeira.»

Mas as medidas de Pombal tiveram pouco efeito imediato na colónia. A extracção aurífera estava em queda, as Caraíbas aumentavam a sua produção de produtos tropicais, e a guerra com a Espanha, que eclodiu em 1762, envolveu o Brasil num longo conflito a propósito da sua fronteira sul, que só terminou em 1777. Contudo, na perspectiva da metrópole, as políticas económicas de Pombal, incluindo a promoção de manufacturas portuguesas, geraram alguns benefícios. Entre 1771 e 1775, em comparação com o período de 1751 a 1755, as exportações portuguesas para Inglaterra cresceram 34% e as importações diminuíram 44%. Além disso, as grandes companhias coloniais tinham-se tornado veículos de importação dos produtos manufacturados portugueses para o mercado brasileiro em expansão. As políticas pombalinas não haviam tido êxito no Brasil mas tinham criado as condições para o sucesso, e com a introdução de novos produtos agrícolas «plantaram as sementes» – literalmente – do tremendo crescimento da economia brasileira posterior a 1780.

Esta alteração foi causada não tanto por uma política deliberada, mas mais pela situação internacional. A Revolução Francesa e a revolta haitiana de 1792 desorganizaram o comércio das principais potências. Portugal conseguiu preencher esta lacuna. A produção de açúcar aumentou nas zonas tradicionais e desenvolveu-se em novas regiões, no Sul. O açúcar representou cerca de 35% do total das exportações brasileiras entre 1796 e 1811, continuando a ser o produto mais importante do comércio colonial, embora não tão predominante como no século anterior.

A par do ressurgimento dos produtos coloniais, assistiu-se ao crescimento de poderosas elites mercantis locais, o que reforçou a modificação da natureza do império e a possibilidade de dificuldades futuras. Em Salvador, no Rio de Janeiro e em São Paulo, os mercadores brasileiros eram muitas vezes mais capazes do que os seus concorrentes da metrópole de controlar vários comércios e financiar actividades comerciais. Esta realidade

causou preocupação. O problema é bem ilustrado por um incidente que ocorreu em 1770. Neste ano, a propósito de uma disputa relativa a privilégios nos portos escravagistas africanos, Martinho de Melo e Castro, ministro do Ultramar, escreveu que «a capital e seus habitantes devem sempre ser favorecidos em relação às colónias e seus habitantes». Estas preocupações com as posições relativas de metrópole e colónia no comércio ultramarino reflectiram-se nas políticas implementadas na colónia, destinadas a manter as receitas da coroa e a satisfazer as necessidades imperiais.

Havia outro problema: o próprio Brasil estava a crescer. A sua população ultrapassara os dois milhões de pessoas em 1800 e o reaparecimento dos produtos coloniais estimulava uma intensificação do tráfico de escravos. No fim do século chegavam anualmente 40 000 africanos. Esta população tinha de ser alimentada, bem como os habitantes de cidades como o Rio de Janeiro. Um activo comércio costeiro de alimentos, a produção dos camponeses para os mercados locais, as enormes deslocações de vastas manadas de gado e até algumas tentativas de montar manufacturas criaram uma economia interna ligada ao comércio externo e às exportações, mas também funcionando autonomamente. Em finais do século XVIII havia comerciantes locais e agentes comerciais envolvidos no comércio brasileiro capazes de competir com os de Portugal. De certo modo, o Brasil criara um «comércio regional» semelhante ao que existira no Estado da Índia no século XVI. Ainda que, devido à sua natureza e à natureza da sua população, a economia interna do Brasil estivesse mais estreitamente ligada a Portugal do que as asiáticas tinham estado, a existência de uma economia independente recriou para a pátria uma série de problemas de controlo idênticos àqueles com que, no século XVI, os vice-reis de Goa se tinham confrontado. Todavia, Portugal dependia muito mais do Brasil do que dependera da Ásia, e acabou por ser a economia da colónia a determinar a relação entre ambos. No princípio do século XVIII, frei António do Rosário, observando a riqueza da colónia, escreveu que o Brasil se tornara «a verdadeira Índia e Mina de Portugal» porque «a Índia já não é a Índia»⁽³⁾. As suas palavras revelaram-se verdadeiras, em aspectos que ele nem sequer previu.

A Alteração do Equilíbrio das Relações Coloniais

No período que se seguiu a 1780, a relação entre Portugal e o império, bem como entre Portugal e o seu principal aliado, a Inglaterra, alteraram-se de forma vincada. Contudo, em termos gerais, este período foi marcado pelo

⁽³⁾ *Frutas do Brasil numa Nova e Ascética Monarquia*, Lisboa, 1702, p. iii.

aumento do poderio económico do Brasil, o que enfraqueceu os laços da colónia com um Portugal cada vez mais dependente de Inglaterra.

As balanças comerciais entre o Brasil e Portugal e entre Portugal e a Inglaterra reflectem, de modo directo, a modificação da relação entre as três regiões. Embora não tenhamos estatísticas precisas para meados do século XVIII, Portugal manteve, ao que tudo indica, uma balança comercial positiva com as colónias, mas um défice com as outras nações da Europa, importando mais do que exportava. Esta situação começou a alterar-se em finais da década de 1770, com o aumento da procura dos produtos coloniais que Portugal podia fornecer aos outros países europeus, tendência que se intensificou na década de 1790 devido à conjuntura político-económica criada pela Revolução Francesa e suas consequências imediatas.

A produção agrícola brasileira disparou na década de 1790, devido ao impacto negativo da revolução haitiana e das Guerras Napoleónicas na produção caribenha. Portugal estava em posição de reexportar grandes quantidades de valiosos produtos americanos para Inglaterra e outras nações europeias. O açúcar brasileiro, que na década de 1770 fornecera apenas 5% do mercado do Atlântico, passou a abastecer cerca de 15%. As exportações de algodão brasileiro de Portugal para Inglaterra duplicaram entre as décadas de 1780 e 1790, perfazendo anualmente quase 3 600 000 kg, e na década de 1800 é possível que cerca de um quarto dos produtos de algodão fabricados em Manchester usasse como matéria-prima o algodão brasileiro. Na primeira metade da década de 1790, as exportações de Portugal para Inglaterra excederam as importações em mais de um milhão de libras esterlinas. Em 1795, Portugal quase duplicou as suas exportações de 1776 para Inglaterra. Durante o período de 1796 a 1806, as exportações portuguesas apresentaram um crescimento espectacular de 4% ao ano.

A relação económica entre Portugal e a Inglaterra estava claramente a alterar-se, facto que causava alguma preocupação em Inglaterra. Agora era a Inglaterra que tinha de fazer pagamentos em ouro para obviar o défice na sua balança comercial. As preocupações inglesas devem ter decorrido parcialmente do facto de que embora o comércio com a Grã-Bretanha ainda representasse quase 40% do total das exportações de Portugal, o pequeno país ibérico comerciava agora também com os Estados Unidos, com a Itália, com a França e com os Estados bálticos. Entretanto, em 1800, o contrabando com a Inglaterra estaria já em franca expansão no Brasil, o que indicaria uma redução das importações brasileiras de Portugal. Entre 1796 e 1807, Portugal só apresentou uma balança comercial positiva com o Brasil em três anos, e em 1807 contabilizou um défice superior a 6 620 000 milréis, cerca de 60% acima do total das suas exportações para a colónia (10 348 602 milréis). Estes números deixam claro que o Brasil assumira finalmente uma posição

dominante no seio do sistema colonial português. O Brasil recebeu quase 80% de todos os bens enviados de Portugal para as colónias, e mais de 80% dos bens recebidos das colónias por Portugal eram oriundos do Brasil. Em 1816 os produtos recebidos por Portugal do Brasil foram avaliados em quatro vezes mais do que os recebidos da Ásia. Além do mais, com a sua população a aumentar, o Brasil tornara-se um importante mercado para os bens manufacturados em Portugal, que na primeira década do século XIX constituíram mais de um terço das exportações para o Brasil. Era óbvio que o Brasil se convertera não só na colónia mais importante de Portugal, mas também no próprio coração do Império Português, fazendo sombra à própria metrópole.

A alteração da relação entre Portugal e a sua principal colónia poderá não ter sido vista como problemática em Lisboa por decorrer da relação positiva de Portugal com os seus parceiros comerciais europeus. A capacidade de reexportar os produtos das colónias dava a Portugal uma vantagem comercial considerável. Contudo, esta vantagem implicava a dependência de Portugal da sua colónia, uma relação que não era ignorada pelos administradores metropolitanos nem pelos principais intelectuais e grupos de interesses coloniais. Políticas coloniais como o «alvará» de 1785, que proibiu a produção têxtil na colónia, foram um sinal de que o pacto colonial seria cuidadosamente respeitado, não obstante as alterações sofridas pelo equilíbrio económico entre colónia e metrópole, e apesar da turbulência nas colónias atlânticas de Inglaterra e França. Embora a Academia das Ciências de Lisboa e vários altos funcionários coloniais tenham proposto melhoramentos e reformas, Portugal quase não contemplou seriamente a mínima modificação ao sistema mercantilista colonial. No entanto, no Brasil havia gente que conseguia conceber alternativas políticas e económicas à situação vigente, e os laços que mantinham o sistema colonial começaram a desgastar-se. Esta mudança de atitude, a par do rumo dos acontecimentos políticos, conduziu à independência do Brasil em 1822.

Apesar de Portugal ter continuado a manter colónias em África e na Ásia, perdera-se o coração do império. Portugal viu-se obrigado a enfrentar o futuro sem os vastos recursos imperiais, ou pelo menos com recursos muito mais modestos. O que não deixa de ser impressionante na empresa colonial portuguesa não é o facto de Portugal a ter perdido, mas o de a ter mantido durante tanto tempo. Independentemente dos seus benefícios económicos, o império imbuíu Portugal de um sentimento de grandeza, e durante a sua história permitiu aos seus líderes merecerem, de amigos e rivais, uma consideração que ajudou a determinar o rumo da nação.

ENSAIO BIBLIOGRÁFICO

Apresenta-se de seguida uma bibliografia introdutória contendo alguns dos estudos clássicos. As melhores obras introdutórias são: Charles R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825* (Londres, 1960) [edição portuguesa]; A. J. R. Russell-Wood, *A World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America, 1415-1808* (Nova Iorque, 1992); Bailey Diffie e George Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580* (Minneapolis, 1977). Sobre os motivos económicos da expansão imperial, ver Manuel Nunes Dias, *O Capitalismo Monárquico Português*, (2 vols., Coimbra, 1963), e Vitorino Magalhães Godinho, *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos* (Lisboa, 1962). João Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal Económico*, (2.^a ed., Lisboa, 1947), é uma visão clássica que sublinha os ciclos do comércio colonial. Em Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa* (5 vols., Lisboa, 1998-1999), muitos capítulos resumem o actual estado do conhecimento sobre a economia do império. Todos os estudantes deverão começar com Vitorino Magalhães Godinho, *L'économie de l'empire portugais aux xv et xvi siècles* (Paris, 1969), uma obra actualizada e revista numa tradução portuguesa com o título *Os Descobrimentos e a Economia Mundial* (4 vols., Lisboa, 1984). Sobre o Atlântico, o ponto de partida básico continua a ser a obra magistral de Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique* (Paris, 1960).

Norte de África e Ilhas Atlânticas

Sobre o Norte de África, ver Vitorino Magalhães Godinho, *História Económica e Social da Expansão Portuguesa* (Lisboa, 1947), que apresenta um estudo detalhado sobre o potencial económico da região. As suas obras supra-referidas também são fundamentais quanto às origens da expansão ultramarina portuguesa e ao episódio do Norte de África. David Lopes, «Os Portugueses em Marrocos», in Damião Peres (ed.), *História de Portugal* (Porto, 1931-1932), vols. 3 e 4, proporciona uma súmula histórica básica. António Dias Farinha, *História de Mazagão durante o Período Filipino* (Lisboa, 1970), é a história de uma praça-forte, e Otilia Rodrigues Fontoura, *Portugal em Marrocos na época de D. João III* (Funchal, 1998), analisa os colonatos como um todo.

T. Bentley Duncan, *The Atlantic Islands* (Chicago, 1972), fornece uma introdução à história das ilhas, mas as investigações mais recentes de Alberto Vieira, como *Os Escravos no Arquipélago da Madeira* (Funchal, 1991) e *Portugal y las Islas del Atlantico* (Madrid, 1992), e o estudo braudeliano de José Manuel de Azevedo e Silva, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico* (2 vols., Funchal, 1995), são hoje obras essenciais acerca da economia da ilha. Relativamente aos Açores, *O Arquipélago dos Açores no Século xvii* (Castelo Branco, 1979), de Maria Olímpia Gil, é uma bela monografia.

Oeste e Sudoeste Africanos

Sobre os primeiros contactos na África Ocidental, ver John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World* (Cambridge, 1992). Uma fonte fundamental sobre o tráfico de escravos é Ivana Elbl, «The volume of the Atlantic Slave Trade, 1450-1521», *Journal of African History*, 38 (1997), pp. 31-75, que integra e analisa todas as estimativas anteriores. Sobre El Mina, ver John Vogt, *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682* (Athens, GA, 1979), e o exaustivo estudo de J. Bato'ora Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina, 1482-1637* (2 vols., Lisboa/Paris, 1993). A história tardia do tráfico de escravos e dos Portugueses em África produziu uma extensa historiografia própria. Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast* (Nova Iorque, 1970), contém muitas informações de natureza económica úteis. Relativamente ao tráfico de escravos, as obras de Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Benin et Bahia de Todos os Santos* (Paris, 1968), e Joseph Miller, *Way of Death* (Madison, WI, 1988), são particularmente interessantes.

O Estado da Índia

A bibliografia sobre o Estado da Índia é vasta, mas os trabalhos específicos sobre as suas estruturas económicas são menos numerosos. M. N. Pearson, *The New Cambridge History of India: The Portuguese in India* (Cambridge, 1987), e Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700* (Londres, 1993), são excelentes pontos de partida. Também importantes são as monografias de Subrahmanyam, como *The Political Economy of Commerce: Southern India, 1500-1650* (Cambridge, 1990) e *Improvising Empire: Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal* (Delhi, 1990) [*Comércio e Conflito – A Presença Portuguesa no Golfo de Bengala*, Lisboa, Edições 70, 1994]. A obra de Luís Felipe Thomaz, *De Ceuta a Timor* (Lisboa, 1994), e a sua colaboração com Sanjay Subrahmanyam, «Evolution of Empire: The Portuguese in the Indian Ocean during the Sixteenth Century», in J. Tracy (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires* (Cambridge, 1991), são de leitura essencial. Duas análises excelentes da economia do império no século xvii são James Boyajian, *The Portuguese in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* (Baltimore, 1993), e A. R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire* (Cambridge, MA, 1978). O ensaio de Disney, «The Portuguese Empire in India, 1550-1650», in J. Correia-Afonso (ed.), *Indo-Portuguese History: Sources and Problems* (Bombaim, 1981), pp. 148-162, sugere uma abordagem que toma as condições locais mais em consideração. Existem bons estudos regionais para as várias zonas do Estado da Índia. Para referir dois exemplos, Moçambique está particularmente bem servido por E. A. Alpers, *Ivory and Slaves in East Central Africa* (Londres, 1975), Malyn M. Newitt, *Portuguese Settlements on the Zambezi* (Nova Iorque, 1973), e Allen Isaacman, *Mozambique: The Africanization of a European Institution, the Zambezi Prazos* (Madison, WI, 1972). O Sri Lanka, onde a colecta

de rendas fundiárias era importante, é analisado por Tikiri Abeyasinghe, *Portuguese Rule in Ceylon, 1549-1612* (Colombo, 1966), C. R. da Silva, *The Portuguese in Ceylon, 1617-1638* (Colombo, 1972), e George Winius, *The Fatal History of Portuguese Ceylon* (Cambridge, MA, 1971). Sobre os Portugueses na China, ver George Bryan de Sousa, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754* (Cambridge, 1991). Um excelente exemplo da resposta indígena ao sistema imperial português é dado em Michael N. Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat* (Berkeley, 1976). Dauril Alden, *The Making of an Enterprise: The Society of Jesus in Portugal, Its Empire, and Beyond* (Stanford, 1996), cobre as actividades económicas jesuítas no seio do império. Sobre o complexo problema das finanças imperiais, V. Magalhães Godinho, *Les finances de l'état portugais des Indes orientales (1517-1635)* (Paris, 1982), é um ponto de partida. A carreira da Índia deu origem a uma extensa bibliografia, mas os recentes cálculos de T. Bentley Duncan, «Navigation between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries», in E. J. Van Kley e C. K. Pullapilly (eds.), *Asia and the West* (Notre Dame, 1986), obrigaram à reavaliação do comércio da carreira. A economia do Estado da Índia no século XVIII como um todo tem sido negligenciada, mas António da Silva Rego, em *O Ultramar Português no Século XVIII* (Lisboa, 1970), traça uma panorâmica.

Brasil

Os contornos básicos da economia brasileira são apresentados em Leslie Bethel (ed.), *Colonial Brazil* (Cambridge, 1987), nos seguintes capítulos: H. B. Johnson, «Portuguese Settlement, 1500-1580», pp. 1-39; Stuart B. Schwartz, «Plantations and Peripheries, c. 1580-c. 1750», pp. 67-144; A. J. R. Russell-Wood, «The Gold Cycle, c. 1690-1750», pp. 190-243; e Dauril Alden, «Late Colonial Brazil, 1750-1808», pp. 284-343. Sobre o açúcar, vide Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1830* (Cambridge, 1985); sobre o tabaco, Jean-Baptiste Nardi, *O Fumo Brasileiro no Período Colonial* (São Paulo, 1996); sobre o ouro, Virgílio Noya Pinto, *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português* (São Paulo, 1979), com números de produção que são colocados num contexto político por Kenneth Maxwell, *Conflicts and Conspiracies: Brazil and Portugal, 1750-1808* (Cambridge, 1973). A integração dos sistemas dos oceanos Atlântico e Índico é discutida em José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia* (São Paulo, 1968). Fernando Novais, *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Regime* (São Paulo, 1979) e José Jobson de Andrade Arruda, *Brasil no Comércio Colonial* (São Paulo, 1980) e «Colonies as Mercantile Investments: The Luso-Brazilian Empire, 1500-1808», in J. Tracy (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires* (Cambridge, 1991), pp. 360-420, apresentam análises teóricas e formais da economia colonial tardia. Acerca das alterações da estrutura imperial em finais do século XVIII e princípio do século XIX, ver Valentim Alexandre, *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime*

Português (Porto, 1998), e Jorge Miguel Viana Pedreira, *Estrutura Industrial e Mercado Colonial: Portugal e Brasil (1780-1830)* (Lisboa, 1994). Estas alterações também são objecto de ensaios in José Luís Cardoso, *A Economia Política e os Dilemas do Império Luso-Brasileiro* (Lisboa, 2001). Um bom estudo recente sobre o comércio colonial tardio é João Fragoso, *Homens da Grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro, c. 1790-1840* (Rio de Janeiro, 1992). Há uma bibliografia em franco crescimento sobre o desenvolvimento da economia interna. Ver Stuart B. Schwartz, «Peasants and Slavery: Feeding Brazil in the Late Colonial Period», in Stuart B. Schwartz (ed.), *Slaves, Peasants, and Rebels: Reconsidering Brazilian Slavery* (Champaign, 1992), pp. 65-102; Guillermo Palacios, *Cultivadores libres, Estado y crisis de la esclavitud en Brasil en la época de la Revolución industrial* (Cidade do México, 1998); e João Fragoso e Manolo Florentino, *Arcaísmo como Projecto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840* (Rio de Janeiro, 1993).

Portugal e o seu Império

Por fim, sobre a economia da metrópole no âmbito do império, boas panorâmicas gerais são apresentadas por Vitorino Magalhães Godinho, «Portugal and Her Empire, 1680-1720», *The New Cambridge Modern History IV* (Cambridge, 1970), pp. 509-540; Carl Hanson, *Economy and Society in Baroque Portugal, 1668-1703* (Minneapolis, 1981), e o seu ensaio «The European Renovation and the Luso-Atlantic Economy, 1560-1715», *Luso-Brazilian Review*, 4:4 (1983), pp. 475-530. Leonor Freire Costa, *Império e Grupos Mercantis* (Lisboa, 2002) e *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)* (2 vols., Lisboa, 2003), tratam o papel dos mercadores e do Estado. Nuno Gonçalo Freitas Monteiro, *O Crepúsculo dos Grandes (1750-1831)*, aborda a nobreza. Para uma panorâmica da economia portuguesa no século XVIII, ver Albert Silbert, *Le Portugal Méditerranéen à la fin de l'ancien regime* (3 vols., Lisboa, 1978). Sobre o efeito da ligação a Inglaterra, Jorge Borges de Macedo, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII* (Lisboa, 1963), é de leitura essencial, bem como S. Sideri, *Trade and Power: Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations* (Roterdão, 1970), e H. E. S. Fisher, *The Portugal Trade: A Study of Anglo-Portuguese Commerce, 1700-1770* (Londres, 1971).