Fernand Braudel

Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV–XVIII

O tempo do mundo

Civilização material, economia e capitalismo, a obra fundamental de Fernand Braudel, constitui a melhor introdução à história do mundo, do século XV ao século XVIII.

As estruturas do cotidiano, primeiro volume desta trilogia, é uma evocação da cultura comum, dos alimentos e das técnicas, das moedas e das cidades... É nesse conjunto complexo que podemos observar, nas suas diferenças e nos seus contrastes, a vasta trama das civilizações. No seio dessa vida material surge a atividade econômica, com os bufarinheiros e os mercadores, as tendas e as lojas, os mercados e as feiras. As grandes companhias fazem comércio a longa distância, as Bolsas abrigam as operações de troca internacionais.

Através de *Os jogos das trocas*, podemos seguir esses dois campos de atividades – a economia de mercado e o capitalismo – nas suas imbricações e antagonismos. Veremos, também, as desigualdades a que essa dualidade dá origem.

O tempo do mundo é a história dos fluxos e refluxos das dominações à escala mundial: preponderâncias urbanas sucessivas de Veneza, Antuérpia, Gênova, Amsterdam; advento das economias nacionais da França e da Inglaterra; finalmente, a conquista britânica do mundo, apoiada na

Continua na segunda orelha

CIVILIZAÇÃO MATERIAL, ECONOMIA E CAPITALISMO SÉCULOS XV-XVIII

Fernand Braudel
da Academia Francesa

Tradução
TELMA COSTA

Revisão da tradução
MONICA STAHEL

Volume 3
O Tempo do Mundo

wmf **martinsfontes**

SÃO PAULO 2009

Esta obra foi publicada originalmente em francês com o título
CIVILISATION MATÉRIELLE, ÉCONOMIE
ET CAPITALISME – LE TEMPS DU MONDE
por Armand Colin Éditeur, Paris, em 1986.
Copyright © Armand Colin Éditeur, 1986.
Copyright © 1996, Livraria Martins Fontes Editora Ltda.,
São Paulo, para a presente edição.

1ª edição *1996*
2ª edição *2009*

Tradução
TELMA COSTA

Revisão da tradução
Monica Stahel
Revisão gráfica
Lilian Jenkino
Solange Scattolini Félix
Márcio Della Rosa
Elvira da Rocha Kurata
Produção gráfica
Geraldo Alves

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Braudel, Fernand, 1902-1985.
Civilização material, economia e capitalismo : séculos XV-XVIII : o tempo do mundo, volume 3 / Fernand Braudel ; tradução Telma Costa ; revisão da tradução Monica Stahel. – 2ª ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2009.

Título original: Civilisation matérielle, économie et capitalisme.
ISBN 978-85-7827-151-0

1. Capitalismo – História 2. Civilização – História 3. História econômica I. Título.

09-04586 CDD-909

Índices para catálogo sistemático:
1. Civilização : História 909

Todos os direitos desta edição reservados à
Livraria Martins Fontes Editora Ltda.
Rua Conselheiro Ramalho, 330 01325-000 São Paulo SP Brasil
Tel. (11) 3241.3677 Fax (11) 3101.1042
e-mail: info@wmfmartinsfontes.com.br http://www.wmfmartinsfontes.com.br

SUMÁRIO

PREFÁCIO 7

CAPÍTULO 1 – AS DIVISÕES DO ESPAÇO E DO TEMPO NA EUROPA 11

Espaço e economias: as economias-mundos 12
As economias-mundos, 12 – Economias-mundos desde sempre, 14 – Regras tendenciais, 16 – Primeira regra: um espaço que varia lentamente, 16 – Segunda regra: no centro, uma cidade capitalista dominante, 20 – Segunda regra (continuação): sucedem-se os primeiros urbanos, 22 – Segunda regra (continuação e fim): dominações urbanas mais ou menos completas, 24 – Terceira regra: as diversas zonas são hierarquizadas, 25 – Terceira regra (continuação): zonas à Thünen, 28 – Terceira regra (continuação): o esquema espacial da economia-mundo, 29 – Terceira regra (continuação): zonas neutras?, 32 – Terceira regra (continuação e fim): invólucro e infra-estrutura, 33.

Economia-mundo: uma ordem em face de outras ordens 35
A ordem econômica e a divisão internacional do trabalho, 37 – O Estado: poder político, poder econômico, 40 – Império e economia-mundo, 43 – A guerra segundo as zonas da economia-mundo, 46 – Sociedades e economia-mundo, 50 – A ordem cultural, 53 – O modelo da economia-mundo certamente é válido, 57.

A economia-mundo em face das divisões do tempo 59
Os ritmos conjunturais, 59 – Flutuações e espaços de ressonância, 61 – O trend *secular, 64 – Uma cronologia explicativa das economias-mundos, 66 – Kondratieff e* trend *secular, 68 – A conjuntura longa explica-se?, 69 – Ontem e hoje, 72.*

CAPÍTULO 2 – NA EUROPA, AS ECONOMIAS ANTIGAS DE DOMINAÇÃO URBANA: ANTES E DEPOIS DE VENEZA 75

A primeira economia-mundo da Europa 78
A expansão européia a partir do século XI, 78 – Economia-mundo e bipolaridade, 82 – Os espaços do Norte: a sorte de Bruges, 83 – Os espaços do Norte: o crescimento da Hansa, 87 – O outro pólo da Europa: as cidades italianas, 91 – O entreato das feiras de Champagne, 95 – Uma oportunidade perdida pela França, 99.

A preeminência tardia de Veneza 101
Gênova contra Veneza, 102 – O poder de Veneza, 103 – A economia-mundo a partir de Veneza, 108 – A responsabilidade de Veneza, 109 – As galere da mercato, *110 – Em Veneza, um certo capitalismo, 111 – E o trabalho?, 116 – Primado na indústria?, 119 – O perigo turco, 120.*

A sorte inesperada de Portugal ou de Veneza a Antuérpia 122
A explicação tradicional, 122 – Explicações novas, 123 – Antuérpia, capital mundial criada de fora, 126 – As etapas da grandeza de Antuérpia, 131 – Primeiro impulso, primeira decepção, 131 – A segunda boa sorte de Antuérpia, 133 – Um florescimento industrial, 135 – A originalidade de Antuérpia, 137.

Devolvendo suas dimensões e sua importância ao século dos genoveses 140
"Uma cortina de montanhas estéreis", 140 – Agir de longe, fora de casa, 144 – Um jogo acrobático, 144 – Gênova domina discretamente a Europa, 146 – As razões do sucesso genovês, 148 – O recuo de Gênova, 151 – A sobrevivência de Gênova, 152 – Voltando à economia-mundo, 154.

CAPÍTULO 3 – NA EUROPA, AS ECONOMIAS ANTIGAS DE DOMINAÇÃO URBANA: AMSTERDAM 157

As províncias unidas em si mesmas 160
Um território exíguo naturalmente pobre, 160 – As proezas da agricultura, 161 – Uma economia urbana de alta voltagem, 162 – Amsterdam, 163 – Uma população heteróclita, 167 – Primeiro a pesca, 171 – A frota holandesa, 172 – Haverá um "Estado" das Províncias Unidas?, 175 – Estruturas internas que não mudam, 177 – O imposto contra os pobres, 181 – Em face dos outros Estados, 183 – A realeza dos negócios, 186.

Tomar a Europa, tomar o mundo 189
O essencial ficou resolvido antes de 1585, 189 – O resto da Europa e do Mediterrâneo, 192 – Holandeses contra portugueses: tomar o lugar dos outros, 193 – A coerência dos tráficos no Império holandês, 198.

Sucesso na Ásia, insucesso na América 202
O tempo das lutas e do sucesso, 202 – Grandeza e decadência da V. O. C., 205 – Por que a falência do século XVIII?, 208 – Os insucessos no Novo Mundo, limite do sucesso holandês, 212.

Preeminência e capitalismo 216
Em Amsterdam, quando o entreposto funciona, tudo funciona, 216 – Mercadorias e crédito, 219 – O comércio em comissão, 221 – A razão de ser da aceitação, 223 – A moda dos empréstimos ou a perversão do capital, 225 – Uma outra perspectiva: longe de Amsterdam, 228 – Em torno do Báltico, 228 – França contra Holanda: um combate desigual, 235 – Inglaterra e Holanda, 238 – Sair da Europa: a Insulíndia, 240 – Pode-se generalizar?, 241.

Sobre o declínio de Amsterdam 245
As crises de 1763, 1772-1773, 1780-1783, 246 – A revolução batava, 251.

CAPÍTULO 4 – OS MERCADOS NACIONAIS 255

Unidades elementares, unidades superiores 258
Uma gama de espaços, 258 – Espaços e mercados provinciais, 263 – Estado na-

cional, sim; mas e o mercado nacional?, 265 – As alfândegas internas, 266 – Contra as definições a priori, *270 – Economia territorial, economia urbana, 272.*

Contar e medir 275
Três variáveis e três grandezas, 276 – Três conceitos ambíguos, 280 – Ordens de grandeza e correlações, 281 – Dívida nacional e PNB, 283 – Outras relações, 284 – Do consumo ao PNB, 286 – Os cálculos de Frank C. Spooner, 288 – Continuidades evidentes, 289.

A França vítima do seu gigantismo 291
Diversidade e unidade, 291 – Ligações naturais e artificiais, 296 – Política primeiro, 298 – A superabundância de espaço, 299 – Paris mais Lyon, Lyon mais Paris, 302 – Paris vence, 305 – Por uma história diferencial, 310 – A favor ou contra a linha Rouen-Genebra, 311 – Margens marítimas e continentais, 312 – As cidades da "outra França", 318 – O interior, 320 – O interior conquistado pela periferia, 324.

A preeminência mercantil da Inglaterra 326
Como a Inglaterra se tornou uma ilha, 326 – A libra esterlina, 329 – Londres criando o mercado nacional e criada por ele, 337 – Como a Inglaterra se tornou a Grã-Bretanha, 342 – A grandeza da Inglaterra e a dívida pública, 347 – Do tratado de Versalhes (1783) ao tratado de Eden (1786), 350 – A estatística esclarece mas não resolve o problema, 353.

Capítulo 5 – O mundo a favor da Europa ou contra ela 357

As Américas ou a aposta das apostas 359
A imensidão hostil mas favorável, 359 – Mercados regionais ou nacionais, 361 – Servidões sucessivas, 363 – A favor da Europa, 369 – Contra a Europa, 372 – A querela industrial, 373 – As colônias inglesas escolhem a liberdade, 375 – Contestação e rivalidade mercantis, 379 – As explorações espanholas e portuguesas, 382 – A América espanhola reconsiderada, 383 – O Império espanhol recuperado, 386 – O tesouro dos tesouros, 389 – Nem feudalismo, nem capitalismo?, 394.

A África negra tomada não apenas de fora 398
Só a África Ocidental, 399 – Um continente isolado mas acessível, 401 – Da costa para o interior, 404 – O comércio triangular e os termos da troca, 405 – O fim da escravatura, 407.

A Rússia, durante muito tempo uma economia-mundo por si só 409
Uma economia russa rapidamente levada a uma quase autonomia, 409 – Um Estado forte, 411 – Agrava-se a servidão na Rússia, 413 – O mercado e os rurais, 415 – Cidades que mais são vilas, 418 – Uma economia-mundo, mas que economia-mundo?, 420 – Inventar a Sibéria, 422 – Inferioridades e fraquezas, 427 – O preço da intrusão européia, 428.

O caso do Império turco 433
As bases de uma economia-mundo, 433 – O lugar da Europa, 437 – Um universo de caravanas, 441 – Um espaço marítimo longamente salvaguardado, 442 – Os mercadores a serviço dos turcos, 445 – Decadência econômica e decadência política, 447.

A mais extensa das economias-mundos: o Extremo Oriente 449
A quarta economia-mundo, 452 – A Índia conquistada por si própria, 453 – O ouro e a prata: força ou fraqueza?, 455 – Uma chegada combativa, ou mercadores diferentes dos outros, 456 – Escritórios, feitorias, lojas, sobrecarga, 459 – Como compreender a história profunda do Extremo Oriente, 460 – As aldeias indianas, 461 – Os artesãos e a indústria, 466 – Um mercado nacional, 472 – O peso do Império Mogol, 474 – Razões políticas e extrapolíticas da queda do Império Mogol, 476 – O recuo da Índia no século XIX, 480 – A Índia e a China presas numa super-economia-mundo, 484 – As primeiras glórias de Malaca, 486 – As novas centragens do Extremo Oriente, 491.

Pode-se concluir? 495

CAPÍTULO 6 – REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E CRESCIMENTO 497

Comparações úteis 498
Revolução: uma palavra complicada e ambígua, 499 – Primeiro, para jusante: os países subdesenvolvidos, 501 – A montante: revoluções abortadas, 503 – O Egito alexandrino, 504 – A primeira Revolução Industrial da Europa: cavalos e moinhos nos séculos XI, XII, XIII, 505 – Uma revolução esboçada no tempo de Agrícola e de Leonardo da Vinci, 508 – John U. Nef e a primeira revolução inglesa, 1560-1640, 512.

A Revolução inglesa setor por setor 517
Um fator primordial: a agricultura inglesa, 518 – O crescimento demográfico, 524 – A técnica, condição necessária, mas talvez não suficiente, 526 – Não "minorar" a revolução do algodão, 530 – A vitória do comércio longínquo, 536 – Multiplicação dos transportes internos, 540 – Uma evolução lenta, 545.

Ultrapassar a Revolução Industrial 547
Crescimentos diversos, 547 – Explicar o crescimento?, 549 – Divisão do trabalho e crescimento, 550 – A divisão do trabalho: o fim do putting out system, *551 – Os industriais, 553 – As divisões setoriais da sociedade inglesa, 556 – A divisão do trabalho e a geografia da Inglaterra, 557 – Finança e capitalismo, 558 – Que papel atribuir à conjuntura?, 566 – Progresso material e nível de vida, 573.*

À GUISA DE CONCLUSÃO: REALIDADES HISTÓRICAS E REALIDADES PRESENTES 575

O longo prazo, 576 – A sociedade envolve tudo, 578 – O Capitalismo sobreviverá?, 581 – Para concluir de verdade: o capitalismo diante da economia de mercado, 583.

NOTAS 589

PREFÁCIO

Este terceiro e último volume responde a uma aposta e a uma pretensão. Aposta e pretensão conferem-lhe um sentido. Retomando a feliz expressão de Wolfram Eberhard[1], intitulei-o *O tempo do mundo*, seguramente um belo título, se bem que prometa mais do que poderei dar.

A aposta é a confiança que deposito num recurso tão amplo quanto possível à história, desta vez tomada no seu desenrolar cronológico e nas suas diversas temporalidades. Como se deixar levar por ela, segundo suas tendências e pelas suas lógicas, fosse recorrer à prova das provas para confirmar ou infirmar as investigações anteriores dos dois primeiros volumes desta obra. Uma aposta, como se vê, mesclada a uma certa pretensão, a de que a história seja capaz de se apresentar ao mesmo tempo como uma explicação — uma das mais convincentes — e como uma verificação, na verdade a única situada fora das nossas deduções abstratas, das nossas lógicas *a priori*, fora até das armadilhas que o bom senso não cessa de montar para nós. E talvez seja outra pretensão querer apresentar um esquema válido da história do mundo a partir de dados muito incompletos e, no entanto, demasiado numerosos para se deixarem abarcar completamente.

Assim se define a intenção deste volume. Nele o leitor encontrará relatos, descrições, imagens, evoluções, rupturas, regularidades, mas, de uma ponta a outra, abstive-me do prazer de contar demais, de descrever pela simples vantagem de traçar uma linha, marcar um ponto, destacar um detalhe significativo. Tentei apenas ver e mostrar para compreender, isto é, para provar. Mas o fiz com insistência, como se por esse esforço se justificassem minhas buscas e, mais além, o próprio ofício de historiador.

Numa história completa do mundo há, porém, razões para desencorajar os mais intrépidos e até os mais ingênuos. É um rio sem margens, sem começo nem fim. E a comparação ainda é inadequada: a história do mundo não é um rio, são rios. Felizmente, os historiadores estão habituados ao confronto com superabundâncias. Simplificam-nas dividindo a história em setores (história política, econômica, social, cultural). Sobretudo, aprenderam com os economistas que o tempo se divide em diversas temporalidades e assim se domestica, se torna, em suma, manejável: há as temporalidades de longa e muito longa duração, as conjunturas lentas e menos lentas, os desvios rápidos, alguns instantâneos, sendo os mais curtos muitas vezes os mais fáceis de detectar. Afinal, dispomos de meios nada desprezíveis para simplificar e organizar a história do mundo. E podemos distinguir um tempo vivido nas dimensões do mundo, o *tempo do mundo*, que no entanto não é, não deve ser, a totalidade da história dos homens. Esse tempo excepcional rege, conforme os lugares e as épocas, certos espaços e certas realidades. Mas outras realidades, outros espaços lhe escapam e lhe são estranhos.

Por exemplo, a Índia é um continente por si só; tracemos então quatro linhas: a costa de Coromandel, a costa de Malabar, o eixo de Surat a Delhi, o eixo de Delhi ao delta do Ganges. Encerramos a Índia num quadrilátero[2]. Desse quadrilátero, só os lados vivem verdadeiramente a compasso com o mundo, acolhem os tráficos e os ritmos do universo, aliás, não sem defasagens e resistências. Prioritariamente, o *tempo do mundo* ativa essas linhas vivas. Ele se repercute no interior do quadrilátero? Sim, sem dúvida, aqui ou ali. Mas também está ausente dele. E o que se passa em escala do "continente" indiano repete-se em todas as regiões habitadas do globo, mesmo nas ilhas Britânicas da Revolução Industrial. Em toda parte há zonas em que a história mundial não se repercute, zonas de silêncio, de tranqüila ignorância. "Há regiões do nosso reino [de Nápoles]", escrevia o economista Antonio Genovesi (1712-1769), "em comparação com as quais os samoiedos pareceriam cultos e civilizados"[3]. De início, estávamos abismados: eis-nos diante de um mapa do mundo de certo modo mais leve, porque semeado de inúmeras manchas brancas onde não há escuta — regiões, na realidade, à margem da história triunfante, de que tratamos prioritariamente no primeiro volume desta obra.

O *tempo do mundo* referir-se-ia portanto a uma espécie de superestrutura da história global: seria uma espécie de consumação, como que criada e suscitada pelas forças que se exercem abaixo dela, embora seu peso repercuta, por sua vez, na base. Conforme os lugares e as épocas, essa dupla ação de baixo para cima e de cima para baixo foi mais ou menos importante. Mas nas regiões avançadas, econômica e socialmente falando, o tempo do mundo não urdiu tudo.

Em princípio, a linha deste volume privilegia uma história setorial — material e econômica. Minha intenção é apreender, neste terceiro e último volume, sobretudo a história *econômica* do mundo entre os séculos XV e XVII, o que representa, ou deveria representar, uma simplificação da minha tarefa. Dispomos de dezenas de histórias econômicas gerais excelentes, algumas por sua concisão[4], outras por sua vasta documentação. Utilizei, desde que foram editados, em 1928-1929, os dois volumes da *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte* de Josef Kulischer[5], ainda hoje o melhor dos guias e o mais seguro repertório. Utilizei igualmente a obra monumental de Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus* (última edição, 1928), conjunto fan-

tástico de leituras e de formulações. Mas todas essas obras gerais limitam-se regularmente ao âmbito da Europa. Ora, estou persuadido de que a história tem todas as vantagens em raciocinar por comparações, em escala do mundo — a única com validade. Já Frederico Novalis (1772-1801) dizia: "Toda a história é necessariamente mundial"[6]. A história econômica do mundo é efetivamente mais inteligível do que a história apenas da Europa. Mas pode-se dizer que seja mais simples?

Tanto que os economistas, pelo menos desde os anos cinqüenta[7], e os historiadores, há mais tempo, já não acreditam que a economia seja um domínio em si e a história econômica um território delimitado em que possamos encerrar tranqüilamente. Quanto a este ponto, a unanimidade é hoje evidente. Para Witold Kula, "a teoria da economia autônoma no capitalismo desenvolvido [eu gostaria de acrescentar, de passagem, mesmo no capitalismo em seu início] revela-se uma simples convenção acadêmica"[8]. Para José Gentil da Silva, "em história tudo está ligado, e a atividade econômica, principalmente, não se pode isolar da política e das crenças que a enquadram nem das possibilidades e das limitações que a situam"[9]. Para W. W. Rostow[10], o homem em sociedade é fundamentalmente um homem econômico? Não, evidentemente. Para György Lukacs[11], é ridículo pensar que a matéria da economia "possa verdadeiramente ser isolada do resto dos problemas sociais, ideológicos e políticos". Segundo Raymond Firth, todas as ações dos homens "têm um aspecto econômico, um aspecto social, um aspecto cultural" e, certamente, um aspecto político[12]. Para Joseph Schumpeter, a história econômica "não pode ser puramente econômica"[13], e para o etnólogo Jean Poirier "o fato econômico só poderá ser plenamente compreendido pelo economista se este for além da economia"[14]. Um economista atual defende até que "o corte com as outras ciências sociais [...] é inaceitável em economia política"[15], o que, pouco mais ou menos, dizia já Jean-Baptiste Say (1828): "Verificou-se que a economia política, que parecia ter por objeto apenas os bens materiais, envolve toda a sociedade, tem a ver com tudo na sociedade"[16].

A história econômica do mundo é, portanto, toda a história do mundo, mas vista de um certo observatório, o da economia. Ora, escolher esse observatório e não outro é privilegiar de antemão uma forma de explicação unilateral (e também, por isso mesmo, perigosa), da qual sei de antemão que não me libertarei inteiramente. Não se privilegia impunemente a série dos fatos chamados econômicos. Por mais que nos empenhemos em dominá-los, reordená-los e, sobretudo, superá-los, poderemos evitar um "economismo" insinuante e o problema do materialismo histórico? É o mesmo que atravessar areias movediças.

Assim, como tantas vezes acontece, tentamos, com bons argumentos, exorcizar as dificuldades que obstruíam nosso caminho. Mas durante o trabalho, e logo de início, as dificuldades voltam, obstinadas. As dificuldades sem as quais, admitamos, a história não seria levada a sério.

Ao longo das páginas que se seguem, o leitor verá como tentei superar essas dificuldades.

Era preciso, primeiro, estabelecer os pontos essenciais. Daí o primeiro capítulo teórico — *As divisões do espaço e do tempo na Europa* — que se empenha em situar a economia no tempo e no espaço, ao lado, acima e abaixo dos co-participantes desse tempo e desse espaço: a política, a cultura, a sociedade.

Os cinco capítulos seguintes (2 a 6) tentam dominar o tempo, nosso principal ou mesmo único adversário. Uma vez mais, investi no *longo prazo*[17]. Isso é, evidentemente, calçar as botas de sete léguas e não ver certos episódios e realidades de pouco fôlego. Nas páginas que se seguem, o leitor não encontrará nem uma biografia de Jacques Coeur, nem um retrato de Jacob Fugger, o Rico, nem a milésima explicação do Sistema de Law. São lacunas. Mas haverá outra maneira de ser logicamente breve? Dito isso, segundo um procedimento habitual e venerável, dividi o tempo do mundo em longos períodos que levam em conta, acima de tudo, as sucessivas experiências da Europa. Dois capítulos (o segundo, Veneza, e o terceiro, Amsterdam) falam das *Economias antigas de dominação urbana*. O capítulo 4, que tem o título *Mercados nacionais*, estuda o florescimento das economias nacionais no século XVIII, sobretudo a da França e a da Inglaterra. O capítulo 5 — *O mundo por ou contra a Europa* — dá a volta à terra no chamado Século das Luzes. O capítulo 6, *Revolução Industrial e crescimento*, que deveria ser o último, estuda a enorme ruptura que está na origem do mundo em que ainda hoje vivemos. A conclusão, ao se alongar, assumiu as dimensões de um capítulo.

Espero que, através dessas diversas experiências históricas observadas atenta e detidamente, as análises do volume anterior sejam reforçadas. Na obra que para nós, historiadores, é a sua obra-prima — *History of Economic Analysis*, 1959 —, Joseph Schumpeter dizia que há três maneiras[18] de estudar a economia — pela história, pela teoria, pela estatística —, mas que, se tivesse que recomeçar sua carreira, seria historiador. Gostaria que também os especialistas das ciências sociais vissem na história um meio excepcional de conhecimento e de pesquisa. Não é o presente em grande parte a presa de um passado que se obstina em sobreviver, e o passado, por suas regras, diferenças e semelhanças, a chave indispensável para qualquer compreensão séria do tempo presente?

Capítulo 1

AS DIVISÕES DO ESPAÇO E DO TEMPO NA EUROPA

Tal como seu título anuncia, este capítulo, que se pretende teórico, comporta dois desdobramentos: tenta dividir o espaço, depois dividir o tempo — estando o problema em situar antecipadamente as realidades econômicas, e mais as realidades sociais que as acompanham, conforme seu espaço, depois conforme sua duração. Essas especificações serão longas, sobretudo a primeira, necessária a uma compreensão mais fácil da segunda. Mas, creio eu, ambas são úteis: balizam o caminho a seguir, justificam-no e propõem um vocabulário apropriado. Ora, como em todos os debates sérios, as palavras são soberanas.

ESPAÇO E ECONOMIAS: AS ECONOMIAS-MUNDOS

O espaço, fonte de explicação, põe em causa ao mesmo tempo todas as realidades da história, todas as partes envolvidas da extensão: os Estados, as sociedades, as culturas, as economias... E, conforme escolhamos um ou outro destes *conjuntos*[1], modificar-se-ão o significado e o papel do espaço. Mas não inteiramente.

Gostaria de tratar em primeiro lugar das economias e, por um instante, de ver apenas a elas. A seguir, tentarei delimitar o lugar e a intervenção dos outros *conjuntos*. Começar pela economia não é apenas estar em conformidade com o programa desta obra; de todas as abordagens do espaço, a econômica, como veremos, é a mais fácil de situar e a de maior amplitude. E ela não só dá o ritmo do tempo material do mundo: todas as outras realidades sociais, cúmplices ou hostis, intervêm incessantemente no seu funcionamento e são, por sua vez, influenciadas: é o mínimo que se pode dizer.

As economias-mundos

Para iniciar o debate, devemos esclarecer as duas expressões que se prestam a confusão: *economia mundial* e *economia-mundo.*

A economia mundial estende-se à terra inteira: representa, como dizia Sismondi, "o mercado de todo o universo"[2], "o gênero humano ou toda aquela parte do gênero humano que faz comércio e hoje constitui, de certo modo, um único mercado"[3].

A *economia-mundo* (expressão inusitada e mal acolhida pela língua francesa, que outrora forjei, à falta de melhor e sem grande lógica, para traduzir um emprego especial da palavra alemã *Weltwirtschaft*[4]) envolve apenas um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, de bastar a si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica[5].

Por exemplo, estudei, há muito tempo, o Mediterrâneo do século XVI enquanto *Welttheater ou Weltwirtschaft*[6] — "teatro-mundo", "economia-mundo" — entendendo por tal não apenas o mar propriamente dito, mas tudo o que é posto em movimento, a maior ou menor distância das suas margens, pela sua vida de trocas. Enfim, um universo em si, um todo. Com efeito, a zona mediterrânica, embora dividida política, cultural, socialmente também, admite uma certa unidade econômica que, na verdade, foi construída a partir de cima, a partir das cidades dominantes do norte da Itália, Veneza à frente e, a seu lado, Milão, Gênova, Florença[7]. Esta economia do conjunto não é *toda* a vida econômica do mar e das regiões que dependem dele. É, de certo modo, sua camada superior, cuja ação, mais ou menos forte conforme os lugares, encontramos em todo o litoral e, por vezes, bem para o interior das terras. Essa atividade transcende os limites dos Impérios — o hispânico, cujo desenho se definirá com Carlos V (1519-1558), e o turco, cujo avanço é bem ante-

Veneza, antigo centro da economia-mundo européia no século XV, é ainda, no fim do século XVII e início do século XVIII, uma cidade cosmopolita onde os orientais sentem-se em casa. Luca Carlevaris, La Piazzetta *(detalhe). (Oxford, Ashmolean Museum)*

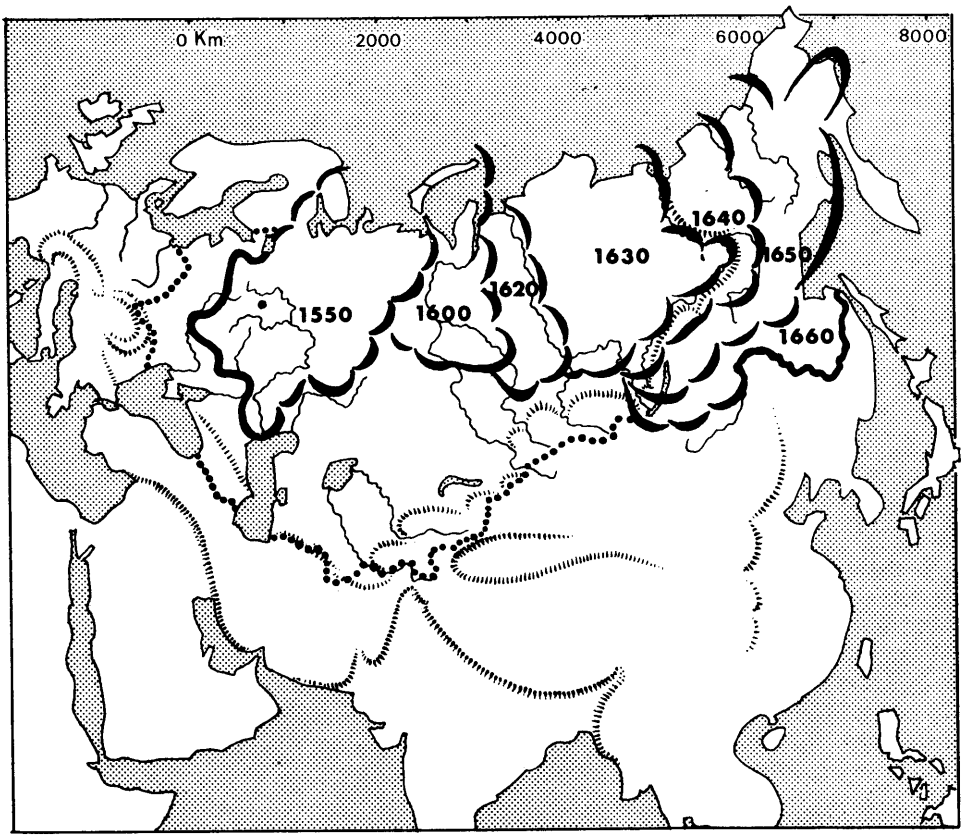
rior à conquista de Constantinopla (1453). Ela transcende também os limites marcados e intensamente sentidos entre as civilizações que compartilham o espaço mediterrânico: a grega em posição de humilhação e de recuo sob o jugo crescente dos turcos; a muçulmana, centrada em Istambul; a cristã, ligada simultaneamente a Florença e a Roma (a Europa do Renascimento, a Europa da Contra-Reforma). Islã e Cristandade enfrentam-se ao longo de uma linha de separação norte-sul traçada entre o Mediterrâneo do Poente e o Mediterrâneo do Levante, linha que, através das costas do Adriático e da Sicília, atinge o litoral da atual Tunísia. Nessa linha que divide em dois o espaço mediterrânico situam-se todas as batalhas retumbantes entre infiéis e cristãos. Mas os barcos mercantes não cessam de atravessá-la.

Ora, a característica dessa economia-mundo particular cujo esquema evocamos — o Mediterrâneo do século XVI — é precisamente transpor as fronteiras políticas e culturais que, cada qual a seu modo, fragmentam e diferenciam o universo mediterrânico. Assim, em 1500, os mercadores cristãos estão na Síria, no Egito, em Istambul, no norte da África; os mercadores levantinos, turcos, armênios espalhar-se-ão mais tarde pelo Adriático. Invasora, a economia, que forja as moedas e as trocas, tende a criar uma certa unidade enquanto tudo, por outro lado, atua a favor de blocos diferenciados. Até a sociedade mediterrânica se dividiria, grosso modo, segundo dois espaços: de um lado uma sociedade cristã em maior parte senhorial, do outro a sociedade muçulmana com predomínio de um sistema de *benefícios*, de senhorios de título vitalício, recompensas para todo aquele que fosse capaz de se distinguir e servir na guerra. Com a morte do titular, o benefício ou o encargo voltavam para o Estado e eram distribuídos novamente.

Resumindo, do exame de um caso particular deduzimos que uma economia-mundo é uma soma de espaços individualizados, econômicos e não econômicos, agrupados por ela; que a economia-mundo representa uma enorme superfície (em princípio, é a mais vasta zona de coerência, em determinada época, em uma região determinada do globo); que, habitualmente, ela transcende os limites dos outros grupos maciços da história.

Economias-mundos desde sempre

Desde sempre houve economias-mundos, ou pelo menos desde há muito tempo. Assim como desde sempre, pelo menos desde há muito tempo, houve sociedades, civilizações, Estados e até impérios. Se descêssemos o curso da história com botas de sete léguas, diríamos que a Fenícia antiga foi um esboço de uma economia-mundo. Também Cartago, no tempo de seu esplendor. Também o universo helenístico. Também Roma, em vigor. Também o Islã, após seus sucessos fulgurantes. Com o século IX, a aventura normanda nos confins da Europa ocidental esboça uma economia-mundo breve, frágil, que outros herdarão. A partir do século XI, a Europa elabora o que virá a ser sua primeira economia-mundo, que outras seguirão até o presente. A Moscóvia, ligada ao Oriente, à Índia, à China, à Ásia central e à Sibéria, é uma economia-mundo em si, pelo menos até ao século XVIII. Também a China, que muito cedo se apodera de vastas regiões vizinhas, ligando-as



1. ECONOMIA-MUNDO OU IMPÉRIO-MUNDO?

Em um século, a Rússia apodera-se do espaço siberiano: zonas inundadas da Sibéria ocidental, do planalto da Sibéria central, das montanhas do leste onde seu avanço foi difícil, tanto mais que ao sul ela se defronta com a China. Deveremos dizer economia-mundo, o que equivale a discutir com Immanuel Wallerstein? Concedamos a este último que a Sibéria se construiu pela força, que a economia — isto é, a intendência — só fez ir atrás. As fronteiras pontilhadas assinalam os limites da URSS.

ao seu destino: a Coréia, o Japão, a Insulíndia, o Vietnã, o Yunnan, o Tibete, a Mongólia, isto é, uma guirlanda de países dependentes. A Índia, mais precoce ainda, transforma o oceano Índico, para seu uso, numa espécie de mar Interior, desde as costas orientais da África até as ilhas da Insulíndia.

Não estaremos, afinal, diante de processos continuamente retomados, superações quase espontâneas cujos vestígios se encontram por toda parte? Mesmo no caso, à primeira vista remitente, do Império Romano, cuja economia no entanto ultrapassa as fronteiras ao longo da próspera linha do Reno e do Danúbio, ou, em direção ao Oriente, até o mar Vermelho e o oceano Índico: segundo Plínio, o Velho, Roma perdia, nas trocas com o Extremo Oriente, 100 milhões de sestércios por ano. E ainda hoje se encontram com bastante freqüência moedas romanas antigas na Índia[8].

Regras tendenciais

O tempo vivido propõe-nos, assim, uma série de exemplos de economias-mundos, não muito numerosos, mas suficientes para permitir comparações. Aliás, como as economias-mundos foram de duração muito longa, cada uma evoluiu e se transformou localmente em relação a si própria e a suas épocas, as suas fases sucessivas sugerem por sua vez algumas aproximações. Enfim, a matéria é suficientemente rica para autorizar uma espécie de *tipologia* das economias-mundos, para se deduzir pelo menos um conjunto de regras tendenciais[9], que esclarecem e até definem as suas relações com o espaço.

O primeiro cuidado ao se explicar qualquer economia-mundo é delimitar o espaço que ela ocupa. Em geral, seus limites são facilmente detectáveis, pois sua mudança é lenta. A zona que ela engloba apresenta-se como condição primeira de sua existência. Não há economia-mundo sem um espaço próprio e significativo por várias razões:

— ele tem limites e a linha que o contorna confere-lhe um sentido, tal como as margens explicam o mar;

— ele implica um centro em benefício de uma cidade e de um *capitalismo* já dominante, seja qual for a sua forma. A multiplicação dos centros representa quer uma forma de juventude, quer uma forma de degenerescência ou mutação. Diante das forças externas e internas, podem, com efeito, esboçar-se descentragens, que depois se completam: as cidades com vocação internacional, as *cidades-mundos*, estão perpetuamente em competição umas com as outras, substituem-se umas às outras;

— hierarquizado, esse espaço é uma soma de economias particulares, umas pobres, outras modestas, sendo uma única relativamente rica no seu centro. Daí resultam desigualdades, diferenças de voltagem, através das quais fica assegurado o funcionamento do conjunto. Daí a "divisão internacional do trabalho" sobre a qual P. M. Sweezy diz que Marx não previu "que ela se concretizaria como modelo [espacial] de desenvolvimento e de subdesenvolvimento que oporia a humanidade em dois campos — os *have* e os *have not* — separados por um fosso ainda mais radical do que aquele que separa a burguesia e o proletariado dos países capitalistas avançados"[10]. Todavia, não se trata aqui de uma separação "nova", mas de uma antiga ferida, por certo incurável. Existia muito antes da época de Marx.

Temos, portanto, três grupos de condições, todos de alcance geral.

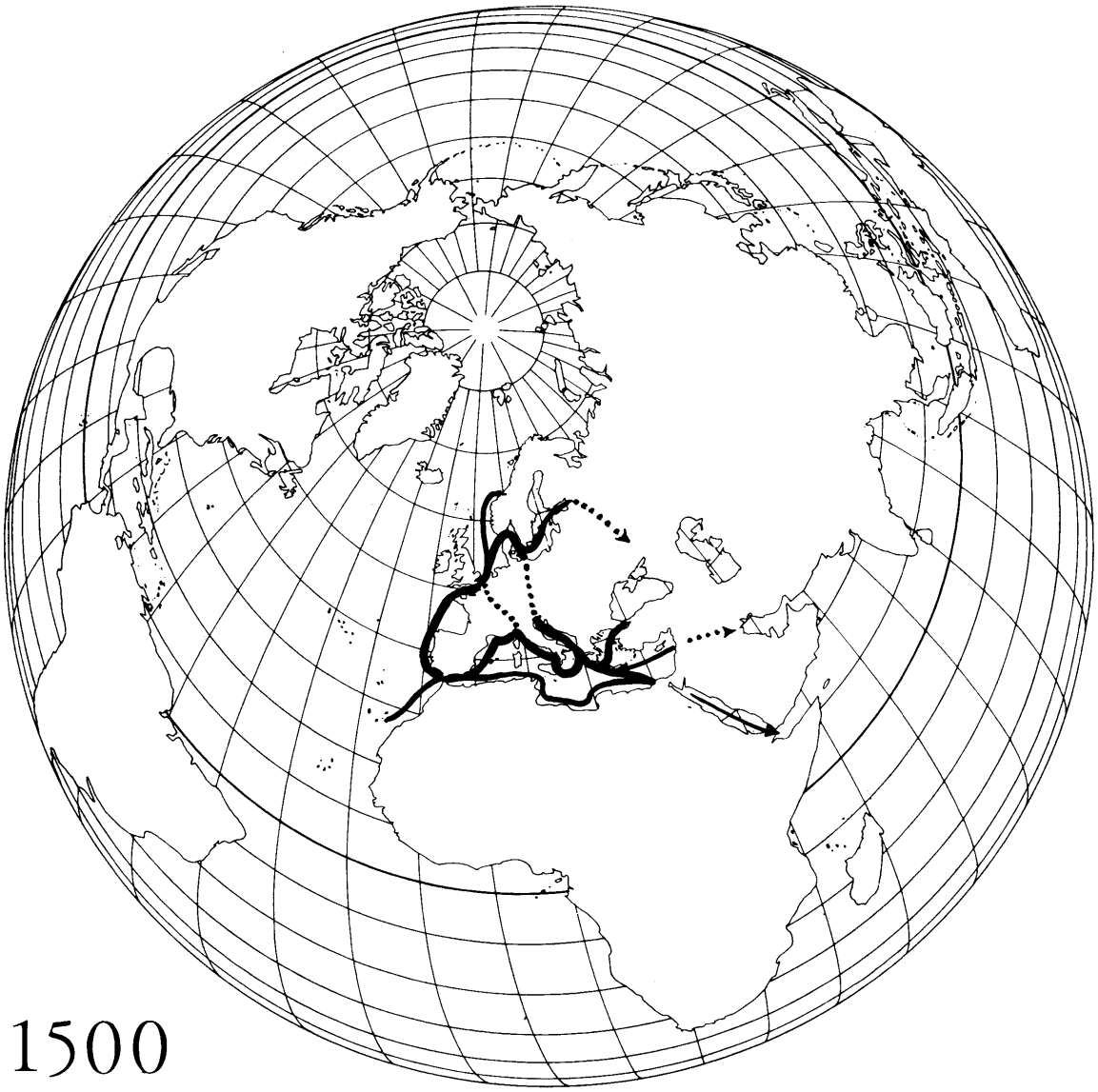
Primeira regra: um espaço que varia lentamente

Os limites de uma economia-mundo situam-se onde começa uma outra economia do mesmo tipo, ao longo de uma linha, ou melhor, de uma zona que, de um e outro lado, não há vantagem, economicamente falando, em transpor, a não ser em casos *excepcionais*. Para o grosso dos tráficos, e nos dois sentidos, "a perda na troca ultrapassaria o ganho"[11]. Por isso, como *regra geral*, as fronteiras das econo-

mias-mundos se apresentam como zonas pouco animadas, inertes. Como espessos invólucros, difíceis de transpor, muitas vezes barreiras naturais, *no man's lands, no man's seas.* É o Saara, a despeito das suas caravanas, entre a África Negra e a África Branca. É o Atlântico, vazio ao sul e a oeste da África, que durante séculos barra a passagem para o oceano Índico, cedo conquistado para os tráficos, pelo menos na sua parte norte. É o Pacífico, que a Europa conquistadora não consegue ligar bem com ela mesma: o périplo de Magalhães, afinal, é a descoberta apenas de uma porta de entrada no mar do Sul, não de uma porta de entrada e de saída, isto é, de regresso. Para regressar à Europa, o périplo completou-se com a utilização da rota portuguesa do cabo da Boa Esperança. Mesmo no princípio, em 1572, as viagens do galeão de Manila não derrubaram verdadeiramente o monstruoso obstáculo que era o mar do Sul.

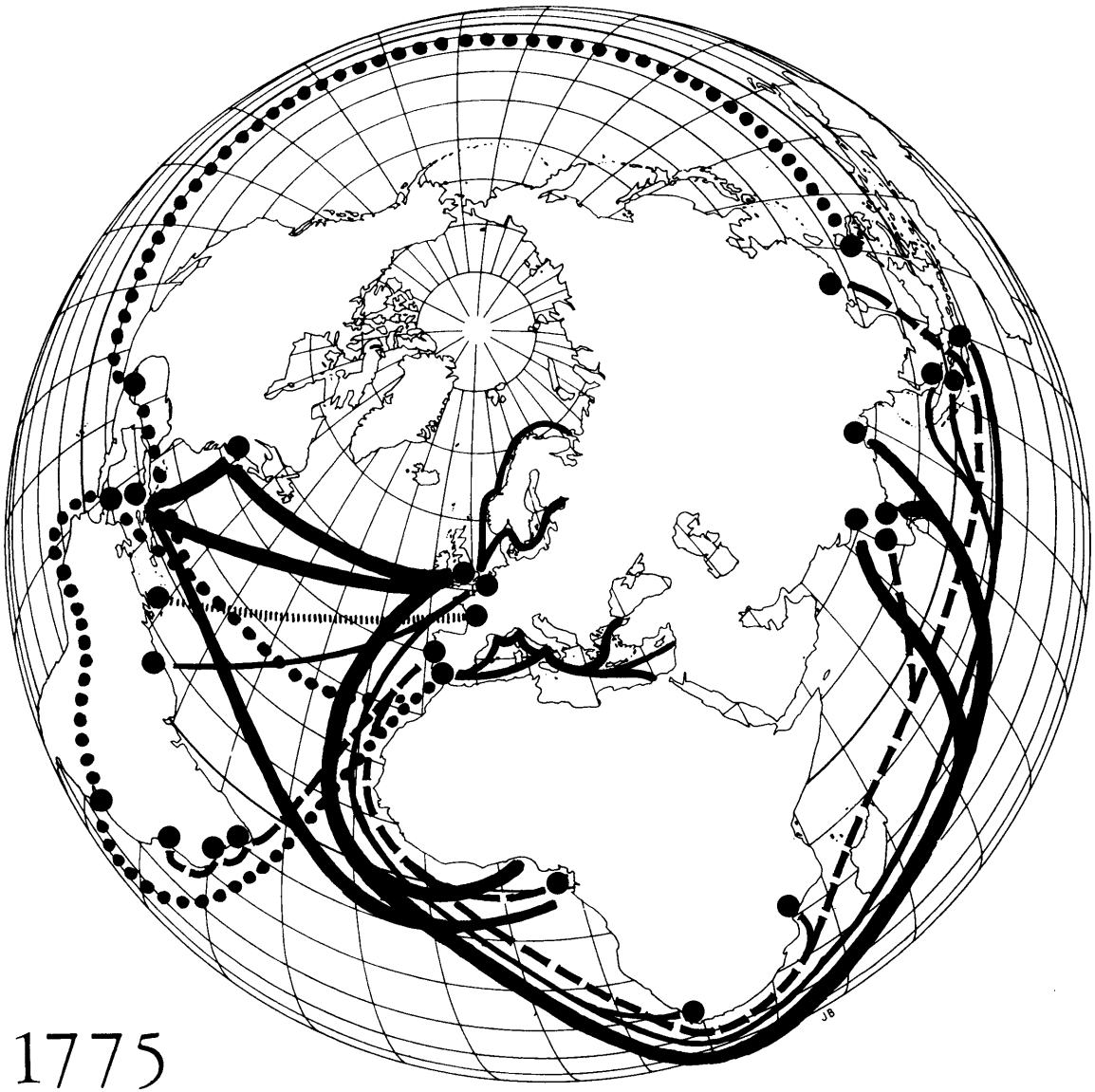
Obstáculos igualmente maciços eram as fronteiras entre a Europa cristã e os Bálcãs turcos, entre a Rússia e a China, entre a Europa e a Moscóvia. No século XVII, o limite oriental da economia-mundo européia passa a leste da Polônia: exclui a vasta Moscóvia. Esta, para um europeu, é o fim do mundo. A um certo viajante[12] que, em 1602, a caminho da Pérsia, aborda o território russo a partir de Smolensk, a Moscóvia surge como uma região "grande e vasta", "selvagem, deserta, pantanosa, coberta de matagais" e de florestas, "cortada por brejos que se atravessam por estradas feitas com restos de árvores derrubadas" (contou "mais de 600 passagens desse tipo" entre Smolensk e Moscou "freqüente em muito mau estado"), região onde nada é como nos outros lugares, vazia ("podem-se percorrer 20 ou 30 milhas sem encontrar uma cidade ou uma aldeia"), com estradas execráveis, mesmo com bom tempo, região, enfim, "tão bem fechada a qualquer acesso, que é impossível entrar e sair de lá furtivamente, sem autorização ou salvo-conduto do grão-duque". País impenetrável, é a impressão de um espanhol que, evocando a memória de uma viagem de Vilna a Moscou por Smolensk, por volta de 1680, afirma que "toda a Moscóvia é uma floresta contínua" onde os únicos campos são os que o machado abriu[13]. Ainda em meados do século XVIII, o viajante que ultrapassasse Mittau, a capital da Curlândia, só encontrava abrigo em "hospícios piolhentos", mantidos por judeus, "onde era preciso deitar-se em meio às vacas, aos porcos, às galinhas, aos patos e a um viveiro de israelitas, tudo exalando odores por causa de um fogão sempre quente demais"[14].

Convém, uma vez mais, medir essas distâncias hostis, pois é no interior destas dificuldades que se estabelecem, crescem, duram e evoluem as economias-mundos. Precisam vencer o espaço para dominá-lo e o espaço nunca deixa de se vingar, de impor novos esforços. É milagre a Europa ter deslocado seus limites de uma só vez, ou quase de uma só vez, com os grandes descobrimentos do final do século XV. Mas era preciso manter o espaço aberto, tanto as águas atlânticas como o solo americano. Manter um Atlântico vazio, uma América meio vazia, não era fácil. Mas também não era fácil abrir caminho até uma outra economia-mundo, levar até ela uma "antena", uma linha de alta tensão. Quantas condições a preencher para que a porta do comércio do Levante se mantivesse aberta durante séculos entre duas vigilâncias, duas hostilidades... O sucesso da rota do cabo da Boa Esperança teria sido impensável sem esse triunfo prévio de longa duração. E vejam-se quantos esforços ela custará, quantas condições exigirá: Portugal, o seu primeiro operário, esgotar-



2 e 3. AS ECONOMIAS-MUNDOS EUROPÉIAS À ESCALA DO PLANETA

A economia européia em via de expansão é representada pelos seus tráficos mais importantes em escala mundial. Em 1500, a partir de Veneza, são explorados, por apropriação direta, o Mediterrâneo (ver à p. 111 a rede das galere da mercato) *e o Ocidente; as etapas prolongam essa exploração até o Báltico, a Noruega e, para além das Escalas do Levante, até o oceano Índico.*



1775

Em 1775, os tentáculos dos tráficos europeus estendem-se ao mundo inteiro: por seus pontos de partida, distinguimos os tráficos ingleses, holandeses, espanhóis, portugueses e franceses. Quanto a estes últimos, no que se refere à África e à Ásia, deve-se imaginá-los confundidos com os outros tráficos europeus. O problema é trazer à tona, acima de tudo, o papel das ligações britânicas. Londres tornou-se o centro do mundo. No Mediterrâneo e no Báltico, só se distinguem os itinerários essenciais que seguem todos os navios das diversas nações mercantes.

se-á literalmente nisso. A vitória caravaneira do Islã através dos desertos também é conquista, uma conquista lentamente assegurada pela construção de uma rede de oásis e de pontos de água.

Segunda regra: no centro, uma cidade capitalista dominante

Uma economia-mundo possui sempre um pólo urbano, uma cidade no centro da logística dos seus negócios: as informações, as mercadorias, os capitais, os créditos, os homens, as encomendas, as cartas comerciais chegam a ela e dela voltam a sair. Nela, quem dita as leis são grandes comerciantes, por vezes excessivamente ricos.

Cidades-etapa rodeiam o pólo a maior ou menor distância — mais respeitosa ou menos —, associadas ou cúmplices, mais freqüentemente ainda sujeitas ao seu papel secundário. Sua atividade ajusta-se à da metrópole: montam guarda ao seu redor, remetem para ela o fluxo dos negócios, redistribuem ou encaminham os bens que ela lhes confia, agarram-se ao seu crédito ou submetem-se a ele. Veneza não está sozinha; Antuérpia não está sozinha; Amsterdam não estará sozinha. As metrópoles apresentam-se com um séquito, uma comitiva: Richard Häpke falava, a esse respeito, de arquipélagos de cidades, e a expressão dá a imagem. Stendhal tinha a ilusão de que as grandes cidades da Itália, por generosidade, tinham preservado as menos grandes[15]. Mas como poderiam destruí-las? Subjugá-las sim, nada mais, pois elas necessitavam dos seus serviços. Uma cidade-mundo não pode atingir nem manter o seu alto nível de vida sem o sacrifício, desejado ou não, das outras. Das outras com as quais se parece — uma cidade é uma cidade — mas das quais difere: é uma supercidade. E o primeiro sinal pelo qual a reconhecemos é precisamente o fato de ser assistida, servida.

Excepcionais, enigmáticas, essas cidades raríssimas deslumbram. Para Philippe de Commynes, em 1495, Veneza "é a mais triunfante cidade que já vi"[16]. Na opinião de Descartes, Amsterdam é uma espécie de "inventário do possível", e escreve a Guez de Balzac, em 5 de maio de 1631: "Que lugar poderíamos escolher no mundo [...] em que todas as comodidades e todas as curiosidades que se possam desejar fossem tão fáceis como neste?"[17] Mas essas cidades deslumbrantes também desconcertam, escapam ao observador. No tempo de Voltaire ou de Montesquieu, qual é o estrangeiro que não se empenha em compreender, em explicar Londres. A viagem à Inglaterra, um gênero literário, é um empreendimento de descoberta que acaba sempre por se deparar com a originalidade irônica de Londres. E quem nos contaria, hoje, o verdadeiro segredo de Nova York?

Qualquer cidade um pouco importante, sobretudo se é aberta para o mar, é uma "Arca de Noé", "uma verdadeira feira de máscaras", uma "torre de Babel", que é como o presidente de Brosses definia Livorno[18]. Mas o que dizer das verdadeiras metrópoles? Apresentam-se sob o signo de extravagantes misturas, sejam Londres, Istambul, Ispahan ou Malaca, Surat ou Calcutá (esta a partir dos seus primeiros sucessos). Em Amsterdam, sob os pilares da Bolsa, que é uma síntese do universo mercantil, ouvem-se todos os idiomas do mundo. Em Veneza, "quem ti-

ver curiosidade em ver homens de todas as partes do mundo, vestidos cada qual a seu modo diversamente, vá à praça de S. Marcos, ou à de Rialto, onde se encontram todos os tipos de pessoas".

Essa população heterogênea, cosmopolita, deve poder viver e trabalhar em paz. A Arca de Noé é a tolerância obrigatória. Sobre o Estado veneziano diz o senhor de Villamont[19] (1590) "que não há em toda a Itália lugar onde se viva com maior liberdade [...] porque, primeiramente, é difícil a senhoria condenar um homem à morte, em segundo lugar, as armas não são proibidas[20], em terceiro, não há inquisição para a fé, finalmente, cada um vive segundo sua fantasia e em liberdade de consciência, o que é motivo para que diversos franceses libertinos[21] fiquem por lá para não serem procurados nem controlados e viverem em completa licença". Imagino que essa tolerância inata de Veneza explique em parte o seu "famoso anticlericalismo"[22], melhor dizendo, a sua vigilante oposição quanto à intransigência romana. Mas o milagre da tolerância renova-se onde quer que se instale a convergência mercantil. Amsterdam a abriga, e com todo o mérito depois das violências religiosas entre arminianos e gomaristas (1619-1620). Em Londres, o mosaico religioso tem todas as cores. Conta um viajante francês (1725)[23]: "Há judeus, protestantes alemães, holandeses, suecos, dinamarqueses, franceses, luteranos, anabatistas, milenários [*sic*], brownistas, independentes ou puritanos e tementes ou quakers". Aos que se acrescentam os anglicanos, os presbiterianos e os próprios católicos que, ingleses ou estrangeiros, têm o hábito de ouvir a missa nas capelas dos embaixadores francês, espanhol ou português. Cada seita, cada crença têm as suas igrejas ou as suas assembléias. E cada uma se reconhece, se identifica para os outros: os quakers "conhecem-se a um quarto de légua pela roupa, com um chapéu de copa chata, uma gravatinha, um casaco abotoado até em cima e os olhos quase sempre fechados"[24].

Talvez a característica mais evidente destas supercidades seja ainda a sua precoce e forte diversificação social. Todas abrigam proletariados, burguesia, patriciados donos da riqueza e do poder e tão seguros de si mesmos que logo já não se darão ao trabalho de se paramentar, como no tempo de Veneza ou de Gênova, com o título de *nobili*[25]. Patriciado e proletariado "divergem", em suma, tornando-se os ricos mais ricos, os pobres ainda mais miseráveis, pois o eterno mal das cidades capitalistas frenéticas é a carestia, para não dizer a inflação sem trégua. Esta está ligada à própria natureza das funções urbanas superiores destinadas a dominar as economias adjacentes. Na direção de seus altos preços a vida econômica se reúne, flui por si mesma. Mas, presas dessa tensão, a cidade e a economia que a tem por meta correm o risco de sair queimadas. Em Londres ou em Amsterdam, a carestia de vida ultrapassou, em certos momentos, o limite do suportável. Nova York está atualmente se esvaziando de seus estabelecimentos comerciais e empresas que fogem às enormes taxas de encargos e impostos locais.

E, no entanto, os grandes pólos urbanos falam demais ao interesse e à imaginação para que o seu apelo não seja ouvido, como se todos esperassem participar na festa, no espetáculo, no luxo e esquecer as dificuldades da vida de todos os dias. As cidades-mundos exibem o seu esplendor. Acrescentando-se a isso a miragem das recordações, a imagem aumenta até o absurdo. Em 1643, um guia de viagens[26] evoca a Antuérpia do século anterior: uma cidade de 200 000 habitantes, "tanto nacio-

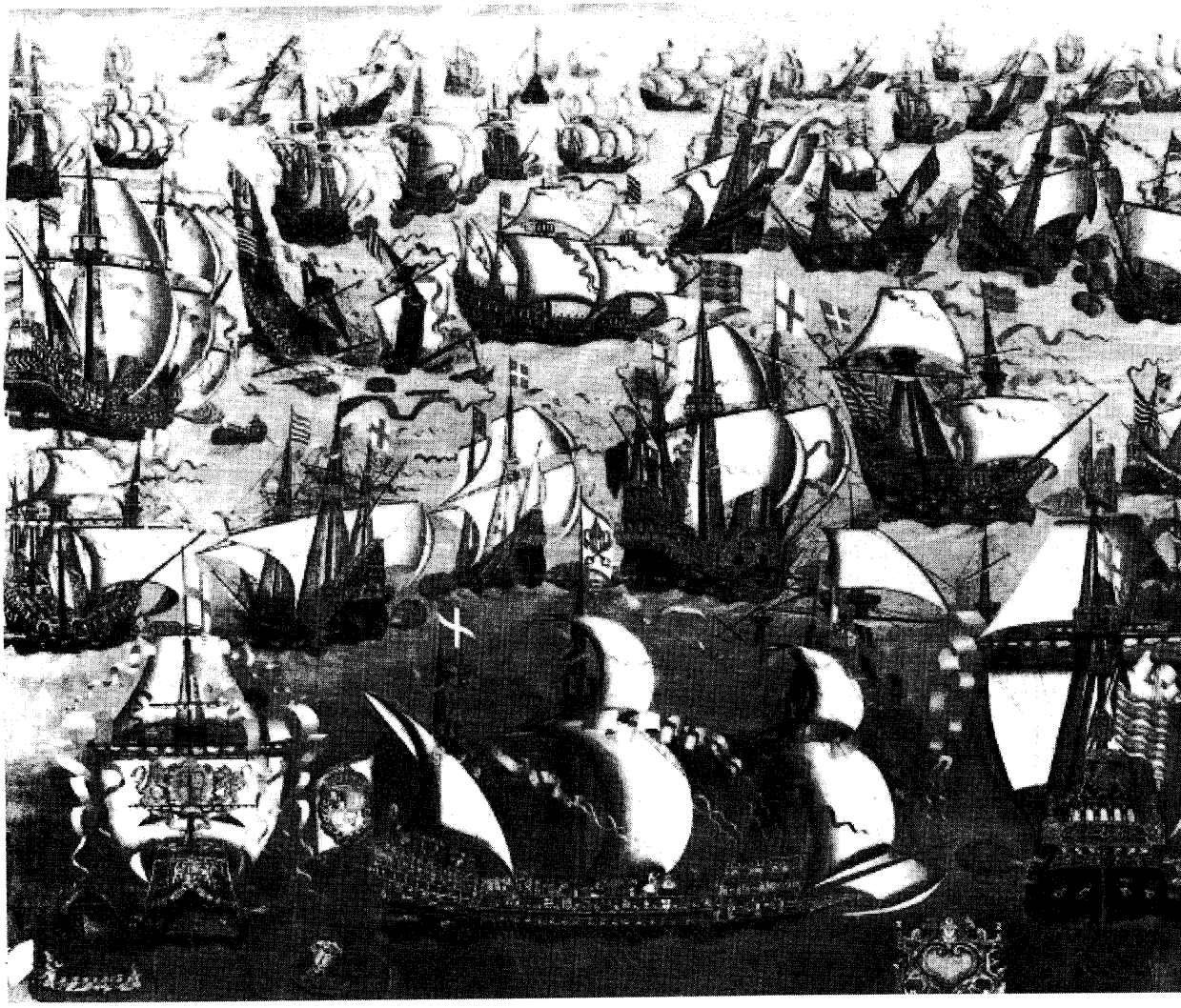
nais como estrangeiros", capaz de reunir "de uma vez 2 500 navios no seu porto [onde aguardavam] ancorados um mês sem poderem descarregar"; uma cidade riquíssima que havia entregado a Carlos V "300 toneladas de ouro" e onde todos os anos eram despejados "500 milhões de prata, 130 milhões de ouro", "sem contar o dinheiro do câmbio que vai e vem como a água do mar". Tudo isso é sonho. Fumaça! Mas por uma vez o provérbio está certo: onde há fumaça há fogo! Em 1587, Alonso Morgado, na sua *Historia de Sevilla*, pretendia que "com os tesouros importados para a cidade poder-se-ia cobrir todas as ruas com calçamentos de ouro e de prata"![27]

Segunda regra (continuação): sucedem-se os primados urbanos

As cidades dominantes não o são *in aeternum*: substituem-se umas às outras. Verdade na cúpula, verdade a todos os níveis da hierarquia urbana. Essas transferências, onde quer que se produzam (no cume ou na encosta), de onde quer que venham (por razões puramente econômicas ou não), são sempre significativas: rompem histórias tranqüilas e abrem perspectivas tanto mais preciosas quanto são raras. Seja Amsterdam substituindo Antuérpia, Londres sucedendo Amsterdam ou, por volta de 1929, Nova York ultrapassando Londres, a cada vez é uma enorme massa de história que muda de rumo, revelando as fragilidades do equilíbrio anterior e as forças do que vai estabelecer-se. Podemos de antemão suspeitar que todo o círculo da economia-mundo é assim afetado e que as repercussões nunca são unicamente econômicas.

Quando, em 1421, os Ming mudaram de capital, abandonando Nanquim, aberta, graças ao rio Azul, à navegação marítima, para irem instalar-se em Pequim, diante dos perigos das fronteiras manchu e mongol — a enorme China, economia-mundo maciça, foi inapelavelmente abalada, virou as costas a uma certa forma de economia e de ação aberta às facilidades do mar. No coração do território enraizou-se uma metrópole surda, emparedada, que tudo atraía para si. Escolha consciente ou inconsciente, mas certamente decisiva. Na competição pelo cetro do mundo, foi naquele momento que a China perdeu uma partida em que tinha entrado sem saber, com as expedições marítimas do princípio do século XV, a partir de Nanquim.

É uma aventura análoga à que foi selada pela opção de Filipe II, em 1582. Num momento em que a Espanha, *politicamente*, dominava a Europa, Filipe II conquistou Portugal (1580) e instalou seu governo em Lisboa, onde residirá durante quase três anos. Lisboa adquiriu enorme importância. De frente para o oceano, é o lugar ideal para se controlar e dominar o mundo. Valorizada pelo rei e pelas presenças governamentais, a frota hispânica expulsará os franceses dos Açores, em 1583, e os prisioneiros serão, sem qualquer outra forma de processo, enforcados nas vergas dos navios. Assim, sair de Lisboa, em 1582, era abandonar uma posição de onde se dominava a economia do Império para encerrar a força espanhola no coração praticamente imóvel de Castela, em Madri. Que erro! A Invencível Armada, longamente preparada, corre em 1588 para sua desgraça. A ação espanhola sofreu com esse recuo, e os contemporâneos tiveram consciência disso. Na época de Fili-



Símbolo do poder inglês sobre o mar: a derrota da Invencível Armada. Detalhe de uma tela de anônimo do National Maritime Museum de Greenwich (Londres). (Clichê do museu)

pe IV ainda se encontravam intercessores para recomendar ao Rei Católico[28] que realizasse o "velho sonho português" de transferir de Madri para Lisboa o centro da sua monarquia. "A nenhum príncipe o poder marítimo importa tanto quanto ao da Espanha", escreve um deles, "pois só pelas forças marítimas se criará um corpo único com tantas províncias tão afastadas umas das outras"[29]. Retomando a mesma idéia, em 1638, um escritor militar antecipa a linguagem do almirante Mahan: "O poder que mais convém às armas da Espanha é o que se situa no mar, mas essa ma-

téria de Estado é tão conhecida que não irei discuti-la, mesmo julgando que este é o lugar oportuno para tal"[30].

Epilogar sobre o que poderia ter acontecido mas não aconteceu é um jogo. O certo é que, se Lisboa, amparada pela presença do Rei Católico, tivesse saído vitoriosa, não teria havido Amsterdam, pelo menos não tão cedo. Com efeito, no centro de uma economia-mundo só pode haver um pólo de cada vez. O sucesso de um é, num prazo mais ou menos longo, o recuo do outro. No tempo de Augusto, através do Mediterrâneo romano, Alexandria joga contra Roma, que irá ganhar. Na Idade Média, na luta pela posse da riqueza explorável do Oriente, é necessário que triunfe uma cidade, Gênova ou Veneza. O prolongado duelo entre as duas não se decidirá até o fim da guerra de Chioggia (1378-1381), que assistirá à brusca vitória de Veneza. Os Estados-cidades da Itália disputaram a supremacia com uma dureza tal que os seus herdeiros, os Estados e nações modernos, não virão a ultrapassar.

Essas evoluções no sentido do triunfo ou do fracasso correspondem a verdadeiras convulsões. Se cai a capital de uma economia-mundo, fortes abalos se registram ao longe, até a periferia. Aliás, é nas margens, colônias verdadeiras ou pseudocolônias, que o espetáculo tende sempre a ser mais revelador. Veneza perde o seu cetro, perde o seu Império: Negroponto, em 1540; Chipre (que era o seu florão), em 1572; Cândia, em 1669. Amsterdam estabelece a sua superioridade: Portugal perde o seu Império do Extremo Oriente, mais tarde fica a dois passos de perder o Brasil. A França, em 1762, perde o primeiro lance sério no seu duelo contra a Inglaterra: renuncia ao Canadá e, praticamente, a qualquer futuro na Índia. Londres, em 1815, afirma-se na plenitude da sua força: a Espanha, no momento oportuno, perdeu ou perderá a América. Do mesmo modo, depois de 1929, o mundo, ainda na véspera centrado em Londres, começa a se recentrar em Nova York: depois de 1945, os Impérios coloniais da Europa serão, um após outro, o inglês, o holandês, o belga, o francês, o espanhol (ou o que dele restava), agora o português. Esta repetição dos abandonos coloniais não é fortuita; trata-se de cadeias de dependências que se romperam. Será muito difícil imaginar as repercussões que hoje acarretariam para todo o universo o fim da hegemonia "americana"?

Segunda regra (continuação e fim): dominações urbanas mais ou menos completas

A expressão cidades dominantes não deve fazer crer que se trate sempre do mesmo tipo de sucessos e de forças urbanas: ao longo da história, essas cidades centrais vão sendo mais ou menos bem armadas e as suas diferenças e insuficiências relativas, vistas de perto, introduzem a reinterpretações bastante corretas.

Tomando a seqüência clássica das cidades dominantes do Ocidente, Veneza, Antuérpia, Gênova, Amsterdam, Londres, das quais voltaremos a falar detidamente, verificaremos que as três primeiras não possuem o arsenal completo da dominação econômica. No fim do século XIV, Veneza é uma cidade mercantil em plena expansão; mas só em parte é afetada e animada pela indústria e, embora tenha um enquadramento financeiro e bancário, este sistema de crédito só funciona no interior da economia veneziana, é um motor endógeno. Antuérpia, praticamente des-

provida de marinha, abrigou o capitalismo mercantil da Europa e foi, para os tráficos e para os negócios, uma espécie de albergue espanhol. Todos encontraram lá o que levaram para lá. Gênova exercerá, mais tarde, apenas uma primazia bancária, a exemplo de Florença nos séculos XIII e XIV e, se desempenhou os papéis principais, foi por ter como cliente o rei da Espanha, dono dos metais preciosos, e também por ter havido, entre os séculos XVI e XVII, uma espécie de indecisão quanto à fixação do centro de gravidade da Europa: Antuérpia deixara de desempenhar esse papel, Amsterdam ainda não o desempenhava — era uma espécie de entreato. Com Amsterdam e Londres, as cidades-mundos já possuem o arsenal completo do poderio econômico, tomaram tudo, desde o controle da navegação até a expansão mercantil e industrial e todo o leque dos créditos.

Outra coisa que varia, de uma dominação para outra, é o quadro do poder político. Desse ponto de vista, Veneza tinha sido um Estado forte, independente; no princípio do século XV, apoderara-se da Terra Firme, proteção vasta e próxima dela desde 1294, dispunha de um Império colonial. Em contrapartida, Antuérpia não terá, por assim dizer, nenhum poder político ao seu dispor. Gênova é apenas um esqueleto territorial: renunciou à independência política, apostando num outro instrumento de dominação, que é o dinheiro. Amsterdam atribui-se, de certo modo, a propriedade das Províncias Unidas, queiram elas ou não. Mas, enfim, o seu "reino" não representa mais do que a *Terraferma* veneziana. Com Londres tudo muda, pois a enorme cidade dispõe do mercado nacional inglês e, depois, do conjunto das ilhas Britânicas, até o dia em que, o mundo mudando de escala, este aglomerado de poder não será mais do que a pequena Inglaterra em face de um mastodonte: os Estados Unidos.

Resumindo, acompanhada em suas linhas gerais, a história sucessiva das cidades dominantes da Europa, a partir do século XIV, desenha antecipadamente a evolução das economias-mundos subjacentes, mais ou menos ligadas e tensas, oscilando entre centragens fortes e centragens fracas. Essa sucessão esclarece também, de passagem, os valores variáveis das armas da dominação: navegação, negócios, indústria, crédito, poder ou violência política...

Terceira regra: as diversas zonas são hierarquizadas

As diversas zonas de uma economia-mundo estão voltadas para um mesmo ponto, o centro: "polarizadas", constituem já um conjunto com múltiplas coerências. Como dirá a Câmara de Comércio de Marselha (1763): "Todos os comércios estão ligados e, por assim dizer, de mãos dadas"[31]. Um século antes, em Amsterdam, um observador já deduzia do caso da Holanda que havia "uma tal ligação entre todas as partes do comércio do universo que ignorar algumas delas era conhecer mal as outras"[32].

E, uma vez estabelecidas, as ligações perduram.

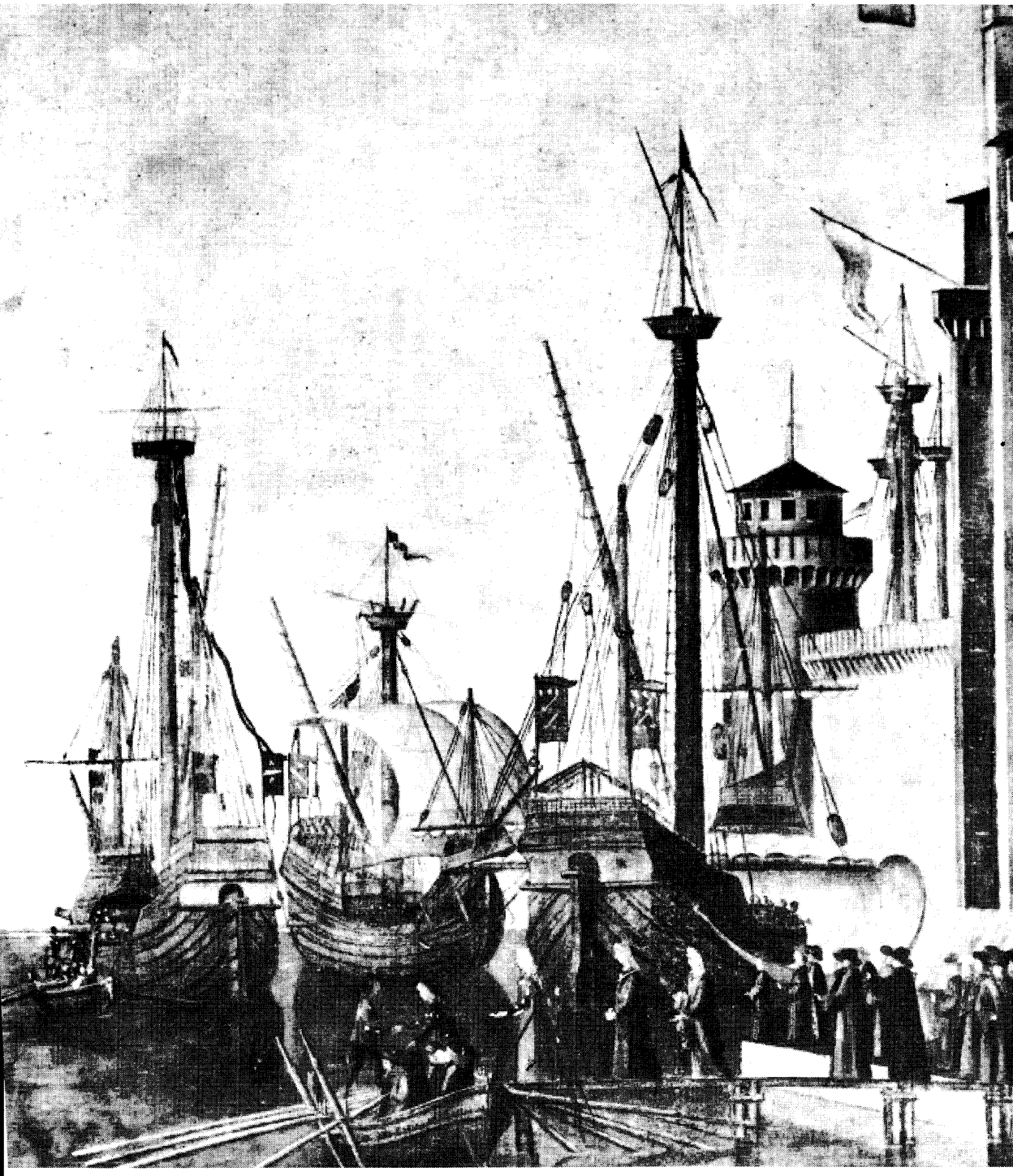
Uma certa paixão fez de mim um historiador do Mediterrâneo da segunda metade do século XVI. Em espírito, naveguei, aportei, fiz trocas, vendi em todos os portos, durante um bom meio século. Depois precisei abordar a história do Mediter-

râneo dos séculos XVII e XVIII. Pensei que a sua singularidade fosse me desorientar, que me seria necessária uma nova aprendizagem para me localizar nela. Ora, logo percebi que estava em território conhecido, em 1660, em 1670 ou mesmo em 1750. O espaço básico, os itinerários, os tempos de trajeto, os produtos, as mercadorias trocadas, as escalas, tudo, ou quase tudo, permanecia no mesmo lugar. Ao todo, algumas alterações aqui e ali, mas relevante quase só a da superestrutura, o que é ao mesmo tempo muito e quase nada, ainda que esse quase nada — o dinheiro, os capitais, o crédito, uma demanda aumentada ou diminuída deste ou daquele produto — pudesse dominar uma vida espontânea, terra a terra e como que "natural". Esta, porém, prossegue sem saber ao certo que os verdadeiros senhores já não são os da véspera, pelo menos sem se preocupar muito com isso. Se o azeite da Apúlia, no século XVIII, é exportado para o norte da Europa por Trieste, Ancona, Nápoles, Ferrara e, muito menos, para Veneza[33], por certo isso conta, mas terá alguma importância para os camponeses dos olivais?

É através dessa experiência que explico a construção das economias-mundos e dos mecanismos graças aos quais o capitalismo e a economia de mercado coexistem, se interpenetram, sem nunca se confundirem. De maneira rasa e ao sabor da corrente, séculos e séculos organizaram cadeias de mercados locais e regionais. Essa economia local que gira por si mesma segundo as suas rotinas está destinada a ser periodicamente objeto de uma integração, de um reordenamento "racional" em benefício de uma zona e de uma cidade dominantes, e isso por um ou dois séculos, até o surgimento de um novo "organizador". É como se a *centralização* e a *concentração*[34] dos recursos e das riquezas se processassem necessariamente a favor de certos lugares de eleição da *acumulação*.

Um caso significativo, para nos mantermos no âmbito do exemplo precedente, foi a utilização do Adriático em benefício de Veneza. Esse mar, que a Senhoria controla pelo menos a partir de 1383, com a tomada de Corfu, e que, para ela, é uma espécie de *mercado nacional*, ela chama de "o seu golfo" e diz tê-lo conquistado à custa do seu próprio sangue. Só nos dias de tempestade de inverno ela interrompe a ronda das suas galeras de proa dourada. Mas esse mar não foi inventado por Veneza: as cidades que o bordejam não foram criadas por ela; as produções das regiões litorâneas, as suas trocas e mesmo os seus povos de marinheiros, ela já encontrou constituídos. Bastou-lhe tomar nas mãos, tal como outros tantos fios, os tráficos instalados antes da sua intrusão: o azeite da Apúlia, a madeira de construção naval das florestas do monte Gargano, as pedras da Ístria, o sal demandado por homens e rebanhos de uma e outra margem, os vinhos, o trigo... Reuniu também mercadores viajantes, centenas, milhares de barcos e de veleiros, e tudo isso ela remodelou depois conforme suas próprias necessidades e integrou em sua própria economia. Essa apropriação é o processo, o "modelo" que preside à construção de qualquer economia-mundo, com os seus monopólios evidentes. A Senhoria pretende que *todos* os tráficos do Adriático sejam encaminhados para o seu porto e passem para o seu controle, seja qual for seu destino: empenha-se, luta incansavelmente contra Segna e Fiume, cidades do banditismo, e não menos contra Trieste, Ragusa e Ancona, rivais mercantes[35].

Reencontramos em outros lugares o esquema da dominação veneziana. Baseia-se essencialmente numa dialética oscilante entre uma economia de mercado



Barcos de fundo redondo acostam em Veneza. V. Carpaccio, Lenda de Santa Úrsula, *detalhe da partida dos noivos. (Foto Anderson-Giraudon)*

que se desenvolve quase por si, espontaneamente, e uma economia predominante, que coroa essas atividades menores, que as orienta e as tem à sua mercê. Falávamos do azeite da Apúlia, durante muito tempo açambarcado por Veneza. Ora, pensemos que, para fazer isso, Veneza, por volta de 1580, tinha na região produtora mais de 500 mercadores bergamascos[36], seus súditos, ocupados em coletar, armazenar, organizar as expedições. A economia superior envolve pois a produção, dirige seu escoamento. Para se sair bem, todos os meios lhe servem, particularmente os créditos concedidos com bom fundamento. Não foi de outro modo que os ingleses estabeleceram sua supremacia em Portugal, depois do tratado de *lord* Methuen (1703). Ou que os americanos expulsaram os ingleses da América do Sul, depois da Segunda Guerra Mundial.

Terceira regra (continuação): zonas à Thünen

Talvez possamos pedir uma explicação (não a explicação) a Johann Heinrich von Thünen (1780-1851), ao lado de Marx, o maior economista alemão do século XIX[37]. Seja como for, qualquer economia-mundo obedece ao esquema que ele traçou na sua obra *Der isolierte Staat* (1826), onde escreve: "Imaginemos uma grande cidade no meio de uma planície fértil, que não seja atravessada por um rio navegável nem por um canal. Essa planície é constituída por um solo perfeitamente idêntico a si mesmo e adequado ao cultivo em toda a sua extensão. A uma distância bastante grande da cidade, a planície termina no limite de uma zona selvagem, inculta, que separa completamente o nosso Estado do resto do mundo. Além disso, a planície não comporta qualquer cidade, além da grande cidade citada"[38]. Saudemos, uma vez mais, essa necessidade que a economia tem de sair do real para depois o compreender melhor[39].

A cidade única e o campo único atuam um sobre o outro como vasos incomunicantes. Sendo as atividades determinadas apenas pela distância (uma vez que não há diferença de solos que predisponha esta ou aquela parte para determinada cultura), zonas concêntricas desenham-se por si sós, a partir da cidade: primeiro círculo, os pomares, as hortas (anexas ao espaço urbano, invadindo mesmo os seus interstícios livres), mais a produção leiteira; a seguir, segundo e terceiro círculos, os cereais, a pecuária: temos diante dos olhos um microcosmo cujo modelo pode-se aplicar, como fez G. Niemeier[40], a Sevilha e a Andaluzia; ou, como esboçamos, às regiões que abastecem Londres ou Paris[41], ou, na verdade, qualquer outra cidade. A teoria se adequa à realidade na medida em que o modelo proposto é quase vazio e em que, para retomar mais uma vez a imagem do albergue espanhol, cada qual leva consigo tudo o que vai usar.

Não criticarei o modelo de Thünen por não dar lugar à implantação e ao desenvolvimento da indústria (que existe muito antes da revolução inglesa do século XVII) ou por descrever um campo abstrato em que a distância — *deus ex machina* — descreve por si mesma círculos de atividades sucessivas e em que não aparecem burgos nem aldeias, isto é, nenhuma das realidades humanas do mercado. Com efeito, qualquer transposição para um exemplo real desse modelo excessivamente

simplificado permite reintroduzir esses elementos ausentes. Em contrapartida, criticá-lo-ei por um conceito tão forte como o de *desigualdade* não entrar em lugar nenhum do esquema. A desigualdade entre as zonas é patente, mas admitida sem explicação. A "grande cidade" domina o seu campo, e ponto final. Mas por que o domina? A troca cidade-campo que cria a circulação elementar do corpo econômico é um belo exemplo, diga o que disser Adam Smith[42], de troca desigual. Essa desigualdade tem as suas origens, a sua gênese[43]. A esse respeito, os economistas desprezam excessivamente a evolução histórica que, sem sombra de dúvida, teve desde muito cedo algo a dizer.

Terceira regra (continuação): o esquema espacial da economia-mundo

Uma economia-mundo é um encaixe, uma justaposição de zonas ligadas entre si, mas a *níveis diferentes*. Desenham-se no local três "áreas", três categorias pelo menos: um centro restrito, regiões secundárias bastante desenvolvidas e finalmente enormes margens exteriores. E, obrigatoriamente, as qualidades e características da sociedade, da economia, da técnica, da cultura, da ordem política, mudam conforme nos deslocamos de uma zona para outra. Estamos perante uma explicação de grande alcance, a mesma que serviu a Immanuel Wallerstein para construir toda a sua obra, *The modern World-system* (1974).

O centro, o "coração", reúne tudo o que há de mais avançado e de mais diversificado. O anel seguinte só tem uma parte dessas vantagens, embora participe delas: é a zona dos "brilhantes secundários". A imensa periferia, com os seus povoamentos pouco densos, é, pelo contrário, o arcaísmo, o atraso, a exploração fácil por parte dos outros. Essa geografia discriminatória ainda hoje logra e explica a história geral do mundo, se bem que esta, ocasionalmente, também crie por si mesma o logro com a sua conivência.

A região central nada tem de misterioso: quando Amsterdam é o "entreposto" do mundo, as Províncias Unidas (ou pelo menos as mais ativas) são a zona central; quando Londres impõe sua supremacia, a Inglaterra (quando não todas as ilhas Britânicas) situa-se no coração do conjunto. Quando Antuérpia, no princípio do século XVI, desperta, uma bela manhã, no centro dos tráficos da Europa, os Países Baixos, como dizia Henri Pirenne, tornam-se "o subúrbio de Antuérpia"[44] e o grande mundo sua área metropolitana. A "força [...] de absorção e de atração desses pólos de crescimento"[45] é evidente.

A delimitação é mais difícil, em contrapartida, quando se trata de situar em toda a sua espessura, nas imediações dessa zona central, as regiões que lhe são contíguas, inferiores a ela, mas às vezes bem pouco, e que, tendendo a juntar-se a ela, pressionam-na por todos os lados, movem-se mais que as outras. As diferenças nem sempre são pronunciadas: para Paul Bairoch[46], os desníveis entre estas zonas econômicas eram outrora bem mais tênues do que hoje; Hermann Kellenbenz chega a duvidar da sua realidade[47]. Todavia, abruptas ou não, há diferenças, como atestam os critérios dos preços, dos salários, dos níveis de vida, do produto nacional, da

renda *per capita*, da balança comercial, pelo menos sempre que os números estão ao nosso alcance.

Mas o critério mais simples, se não o melhor, pelo menos o mais imediatamente acessível, é a presença ou ausência, numa determinada região, de colônias mercantis *estrangeiras*. Quando está bem colocado em determinada cidade, em determinado país, o mercador estrangeiro indica por si só a inferioridade dessa cidade ou país relativamente à economia de que ele é representante ou emissário. Temos muitos exemplos dessas superioridades: os mercadores banqueiros genoveses em Madri, no tempo de Filipe II; os mercadores holandeses em Leipzig no século XVII; os mercadores ingleses em Lisboa no século XVIII; ou os italianos, sobretudo esses, em Bruges, em Antuérpia, em Lyon ou em Paris (pelo menos até Mazarino). Por volta de 1780, "em Lisboa e em Cádiz todas as casas de comércio são estabelecimentos estrangeiros", *Alle Häuser fremde Comptoirs sind*[48]. A situação é a mesma, ou quase a mesma, em Veneza, no século XVIII[49].

Pelo contrário, as ambigüidades dissipam-se quando penetramos nas regiões periféricas. Aí, o erro é impossível: são regiões pobres, arcaizantes, onde o estatuto social dominante é muitas vezes a servidão ou mesmo a escravatura (só há camponeses livres, ou ditos livres, no coração do Ocidente). São regiões que mal entraram na economia monetária. Regiões em que a divisão do trabalho mal começou; em que o camponês se ocupa de todos os ofícios ao mesmo tempo; em que os preços monetários, quando praticados, são irrisórios. Aliás, toda a vida muito barata é, por si só, sinal de subdesenvolvimento. Um pregador húngaro, Martino Szepsi Combor, voltando a seu país em 1618, "observa o alto nível do preço dos produtos alimentares, na Holanda e na Inglaterra; a situação começa a mudar na França, a seguir na Alemanha, na Polônia e na Boêmia, o pão continuando a baixar de preço ao longo de toda a viagem, até a Hungria"[50]. A Hungria já é quase o ponto mais baixo da escala. Mas podemos ir ainda mais longe: em Tobolsk, na Sibéria, "as coisas necessárias à vida são tão baratas que um homem comum pode viver muito bem com dez rublos por ano"[51].

As regiões atrasadas, à margem da Europa, oferecem numerosos modelos de economia marginal. A Sicília "feudal" no século XVIII; a Sardenha, em qualquer época que se queira; os Bálcãs turcos; o Meclemburgo, a Polônia, a Lituânia, vastas regiões drenadas em benefício dos mercados do Ocidente, condenadas a conceder as suas produções menos às necessidades locais do que à procura dos mercados externos; a Sibéria, explorada pela economia-mundo russa. Mas também ilhas venezianas do Levante, onde a demanda externa de uvas passas e de vinhos licorosos consumidos até na Inglaterra impôs, desde o século XV, uma monocultura invasiva, destruidora dos equilíbrios locais.

Claro que em qualquer parte do mundo há *periferias*. Tanto antes como depois de Vasco da Gama, os negros, pesquisadores de ouro e caçadores, das regiões primitivas do Monomotapa, na costa oriental da África, trocam o metal amarelo e o marfim por tecidos de algodão da Índia. Nos seus confins, a China não cessa de se estender e de invadir as regiões "bárbaras", que é como os textos chineses as qualificam. Com efeito, a visão chinesa, quanto a esses povos, é a mesma dos gregos da época clássica quanto às populações que não falavam grego: no Vietnã ou na Insulíndia, só há bárbaros. No Vietnã, entretanto, os chineses distinguem entre bár-

baros achinados e bárbaros não-achinados. Segundo um historiador chinês do século XVI, os seus compatriotas "chamavam bárbaros *crus* aos que se mantinham independentes, conservando os seus costumes primitivos, e bárbaros *cozidos* aos que tinham aceitado mais ou menos a civilização chinesa, submetendo-se ao Império". Aqui, política, cultura, economia, modelo social são conjuntamente levados em conta. Jacques Dournes explica que *cru* e *cozido*, nesta semântica, é também a oposição cultura-natureza, assinalando-se a crueza, acima de tudo, pela nudez dos corpos: "Quando os Pötao ["reis" das montanhas] pagarem tributo à corte [achinada] de Anam, esta os cobrirá com roupas"[52].

Constatam-se também relações de dependência na grande ilha de Hainan, vizinha do litoral sul da China. Montanhosa, independente no seu centro, a ilha é povoada por não-chineses, na realidade primitivos, ao passo que a região baixa, cortada pelos arrozais, já está nas mãos de camponeses chineses. Os montanheses, saqueadores por vocação mas ocasionalmente também perseguidos como animais selvagens, gostam de trocar madeiras duras (madeira de águila e de *calamba*) e ouro em pó mediante uma espécie de comércio mudo, os mercadores chineses devendo depor "primeiro os seus panos e mercadorias nas suas montanhas"[53]. Salvo quanto à transação muda, essas trocas assemelham-se às da costa atlântica do Saara, no tempo de Henrique, o Navegador, quando se começaram a trocar por tecidos, panos e mantas de Portugal o ouro em pó e os escravos negros que os berberes nômades levavam até a costa.

Um "bárbaro rude": desenho chinês que representa um cambodjano seminu com uma concha na mão. Gravura tirada do Tche Kong Tu. (B.N.)

Terceira regra (continuação): zonas neutras?

Todavia, as zonas atrasadas não se distribuem exclusivamente pelas verdadeiras periferias. Com efeito, elas crivam as próprias zonas centrais de numerosas manchas regionais, com a modesta dimensão de uma "província" ou de um cantão, de um vale isolado na montanha ou de uma zona pouco acessível porque situada fora das vias de passagem. *Todas* as economias avançadas ficam assim como que perfuradas por muitos poços, fora do *tempo do mundo* e onde o historiador que procura um passado quase sempre inapreensível tem a impressão de mergulhar como nas pescas submarinas. Empenhei-me, durante estes últimos anos e bem mais do que levariam a supor os dois primeiros volumes desta obra, em compreender esses destinos elementares, todo esse tecido histórico particular que nos situa abaixo ou à margem do mercado, já que a economia das trocas contorna essas regiões à parte — aliás, de um ponto de vista humano, nem mais infelizes nem mais felizes do que as outras, como eu já disse mais de uma vez.

Mas essa pesca raramente é frutuosa: faltam os documentos, os detalhes que se recolhem são mais pitorescos do que úteis. Ora, o que desejaríamos reunir são elementos para julgar a espessura e a natureza da vida econômica nas imediações desse plano zero. Claro que é pedir muito. Não há dúvida, entretanto, quanto à existência dessas zonas "neutras" quase fora das trocas e das misturas. No território francês, mesmo no século XVIII, esses universos aberrantes encontram-se tanto no terrível interior da Bretanha como no maciço alpestre do Oisans[54] ou no vale do Morzine[55], para além do colo de Montets, ou no vale superior de Chamonix, tão fechado ao mundo exterior antes do início do alpinismo. Um encontro em 1970, em Cervières, no Briançonnais, com uma comunidade de camponeses da montanha que "continuava a viver num ritmo ancestral, segundo as mentalidades do passado, e a produzir segundo técnicas agrícolas antigas, sobrevivente [em suma] do naufrágio generalizado de suas vizinhas": eis a sorte inaudita que teve uma historiadora, Colette Baudouy[56]. E soube aproveitá-la bem.

Seja como for, o fato de existirem tais *isolats* na França de 1970 recomenda que não nos surpreendam, na Inglaterra, mesmo nas vésperas da Revolução Industrial, as regiões atrasadas que a cada passo surgem diante do viajante ou do pesquisador. David Hume[57] (1711-1776) observava, em meados do século XVIII, que na Grã-Bretanha e na Irlanda não faltavam regiões em que a vida era tão barata quanto na França, o que é uma maneira indireta de falar de regiões que hoje chamaríamos de "subdesenvolvidas", onde a vida permanece tradicional, onde os camponeses têm ao seu dispor os recursos da caça abundante, dos salmões e das trutas que pululam nos rios. Quanto às pessoas, deve-se falar de selvageria. É o caso da região de Fens, na orla do golfo de Walsh, num momento em que são empreendidas na região numerosas melhorias à holandesa, no início do século XVII: obras de hidráulica fazem surgir campos capitalistas num lugar em que até então havia homens livres, habituados à pesca e à caça da fauna aquática. Esses primitivos irão lutar ferozmente para preservar sua vida, atacando engenheiros e empreiteiros, perfurando os diques, assassinando os operários malditos[58]. Tais conflitos, modernização contra arcaísmo, reproduzem-se ainda diante dos nossos olhos tanto na Campânia

Encontro de duas economias-mundos: um mercador do Ocidente nos lugares de produção das especiarias. Ilustração do Livro das Maravilhas, *Marco Polo, século XV. B.N., Ms fr. 2810. (Clichê B.N.)*

interior como em outras regiões do mundo[59]. No entanto, essas violências são *relativamente* raras. Geralmente, a "civilização", quando precisa, tem muitos meios de seduzir e de penetrar nas regiões que durante muito tempo deixara abandonadas a si mesmas. Mas será o resultado tão diferente?

Terceira regra (continuação e fim): invólucro e infra-estrutura

Uma economia-mundo apresenta-se como um imenso invólucro. Ela deveria *a priori*, dados os meios de comunicação de outrora, reunir forças consideráveis para

assegurar seu bom andamento. Ora, incontestavelmente ela funciona, embora só tenha densidade e espessura, resultados e forças eficazes na zona central e nas regiões que a rodeiam de perto. E estas, além disso, quer as observemos no círculo de Veneza, de Amsterdam ou de Londres, compreendem zonas de economias menos vivas, menos bem ligadas aos centros de decisão. Ainda hoje os Estados Unidos têm suas regiões subdesenvolvidas no interior de suas próprias fronteiras.

Portanto, quer se considere uma economia-mundo, exposta na superfície do globo, ou nas profundezas de sua zona central, o mesmo espanto se impõe: a máquina funciona e, contudo (pensemos sobretudo nas primeiras cidades dominantes do passado europeu), dispõe de pouca potência. Como terá sido possível tal sucesso? A pergunta ressurgirá ao longo de toda esta obra, sem que nossas respostas possam ser peremptórias: a Holanda conseguindo levar as suas vantagens comerciais até ao interior da França hostil de Luís XIV, a Inglaterra apoderando-se da Índia imensa, são proezas, é certo, e no limite do incompreensível.

No entanto, talvez seja lícito sugerir uma explicação por intermédio de uma imagem.

Tomemos um bloco de mármore[60], escolhido nas pedreiras de Carrara por Michelangelo ou por um dos seus contemporâneos: um gigante por seu peso que, no entanto, será retirado por meios elementares, depois deslocado graças a forças certamente modestas: um pouco de pólvora há muito utilizada nas pedreiras e minas, duas ou três alavancas, uma dezena de homens (se tanto), cordas, animais atrelados, toras de madeira para uma rolagem eventual, um plano inclinado — e está feito! Está feito porque o gigante está preso ao chão por seu peso; porque ele representa uma força enorme, mas imóvel, neutralizada. E a massa das atividades elementares não está também encurralada, cativa, presa ao chão e, por isso, mais facilmente manobrável a partir *de cima*? Os aparelhos e alavancas que permitem essas proezas são um pouco de dinheiro sonante, de metal branco que chega a Danzig ou a Messina, a oferta tentadora de um crédito, de um pouco de dinheiro "artificial", ou a de um produto raro e cobiçado... Ou o próprio sistema dos mercados. No final das cadeias mercantis, os preços altos são incitações contínuas: um sinal e tudo se põe em movimento. Acrescente-se a força do hábito: a pimenta e as especiarias passaram séculos apresentando-se às portas do Levante para lá encontrar o precioso metal branco.

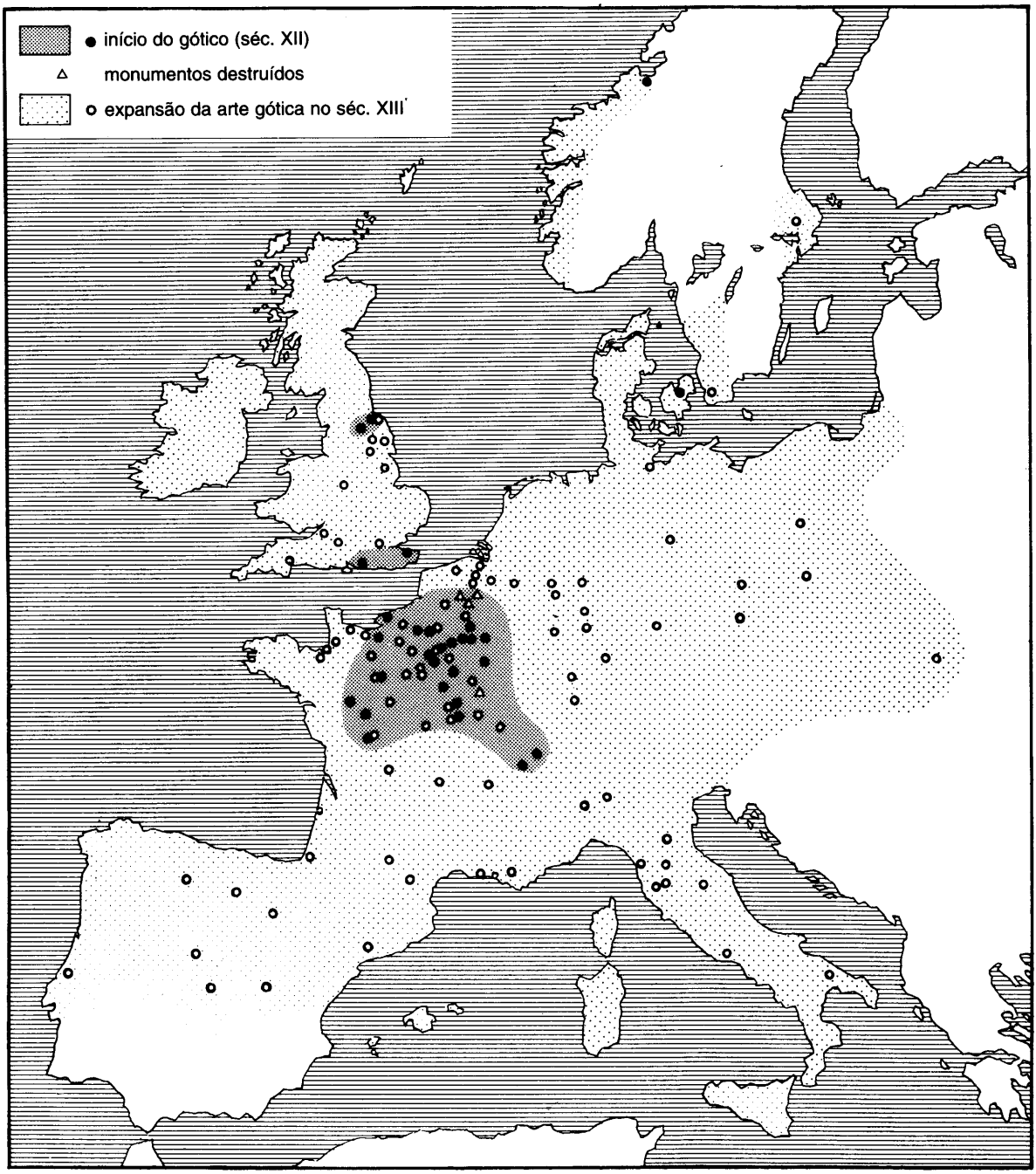
Claro que também há violência: as esquadras portuguesas ou holandesas facilitaram as operações comerciais bem antes da "era da canhoneira". Mas, com maior freqüência ainda, foram meios aparentemente modestos que manobraram as economias dependentes. Com efeito, a imagem vale para todos os mecanismos da economia-mundo, tanto para o centro com relação às periferias como para o centro com relação a si mesmo. Pois o centro, repita-se, está escalonado, dividido contra si mesmo. E as periferias também o estão. Um cônsul russo[61] escreve: "É notório que em Palermo quase todos os artigos são 50% mais caros do que em Nápoles". Mas ele se esquece de dizer o que entende por "artigos" e quais as exceções implica o corretivo "quase" implica. Cabe a nós imaginar a resposta e os movimentos que podem ser acarretados por esses desníveis entre as capitais dos dois reinos que constituem o sul desfavorecido da Itália.

ECONOMIA-MUNDO: UMA ORDEM EM FACE DE OUTRAS ORDENS

Seja qual for a evidência das sujeições econômicas, sejam quais forem as suas conseqüências, seria um erro imaginar a ordem da economia-mundo governando toda a sociedade, determinando, por si só, as outras ordens da sociedade. Pois há outras ordens. Uma economia nunca está isolada. O seu território, o seu espaço são os mesmos onde se instalam e vivem outras entidades — a cultura, o social, a política — que incessantemente interferem nela para a favorecer, ou então para a contrariar. Essas massas são tanto mais difíceis de dissociar umas das outras quanto aquilo que se oferece à nossa observação — a realidade da experiência, o "real real", como diz François Perroux[62] — é uma *globalidade*, aquilo que designamos por sociedade por excelência, o *conjunto dos conjuntos*[63]. Cada conjunto[64] particular, distinguido por razões de inteligibilidade, permanece, na realidade vivida, misturado aos outros. Não creio por um só momento que haja uma *no man's land* entre história econômica e história social, como propõe Willan[65]. Poderíamos escrever as equações que se seguem no sentido que quiséssemos: economia é política, cultura, sociedade; a cultura é economia, política, sociedade, etc. Ou admitir que, numa dada sociedade, a política comanda a economia e vice-versa, etc. Dizer até, com Pierre Brunel[66], que "tudo o que é humano é político, portanto, toda literatura (mesmo a poesia reclusa de Mallarmé) é política". Com efeito, se uma característica específica é a superação do seu espaço, não poderemos dizer o mesmo dos outros conjuntos sociais? Todos comem espaço, tentam estender-se, definem as suas sucessivas zonas à Thünen.

Assim, determinado Estado surge dividido em três zonas: a capital, a província, as colônias. É o esquema que corresponde a Veneza no século XV: a cidade e suas imediações — o *Dogado*[67] —; as cidades e territórios da Terra Firme; as colônias — o *Mar*. Para Florença, a cidade, o *Contado, lo Stato*[68]. A respeito deste último, conquistado à custa de Siena e de Pisa, poderia afirmar que pertence à categoria das pseudocolônias? Inútil falar da tripla divisão da França dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX, ou da Inglaterra, ou das Províncias Unidas. Mas, à dimensão da Europa inteira, o sistema chamado do *equilíbrio europeu*[69], estudado com predileção pelos historiadores, não será uma espécie de réplica política da economia-mundo? O objetivo é constituir e manter periferias e semiperiferias em que as tensões recíprocas nem sempre se anulem, de maneira que não seja ameaçado o poder central. Com efeito, também a política tem o seu "coração", uma zona restrita de onde são vigiados os acontecimentos próximos ou distantes: *wait and see*.

As formas sociais têm também as suas geografias diferenciais. Até onde vão, por exemplo, no espaço, a escravatura, a servidão, a sociedade feudal? A sociedade muda completamente segundo o espaço. Quando Dupont de Nemours aceita ser preceptor do filho do príncipe Czartoryski, descobre com estupefação, na Polônia, o que é um país de servidão, camponeses que ignoram o Estado e só conhecem o seu senhor, príncipes que permanecem povo, como Radziwill, que reina "sobre um domínio maior do que a Lorena" e dorme no chão[70].



4. O MAPA DO GÓTICO

Segundo o Atlas historique *publicado sob a direção de Georges Duby. (Larousse, 1978)*

Também a cultura é sempre partilha do espaço, com círculos sucessivos: no tempo do Renascimento, Florença, Itália, o resto da Europa. E estes círculos correspondem, é claro, a conquistas de espaço. Veja-se como a arte "francesa", a das igrejas góticas, parte das regiões entre o Sena e o Loire e conquista a Europa. Como o Barroco, filho da Contra-Reforma, conquista todo o continente a partir de Roma e de Madri e contamina até mesmo a Inglaterra protestante. Como, no século XVIII, o francês se torna língua comum aos europeus cultos. Ou como, a partir de Delhi, toda a Índia, muçulmana ou hindu, será subjugada pela arquitetura e pela arte islâmicas, que conquistarão a Insulíndia islamizada depois da passagem dos mercadores indianos.

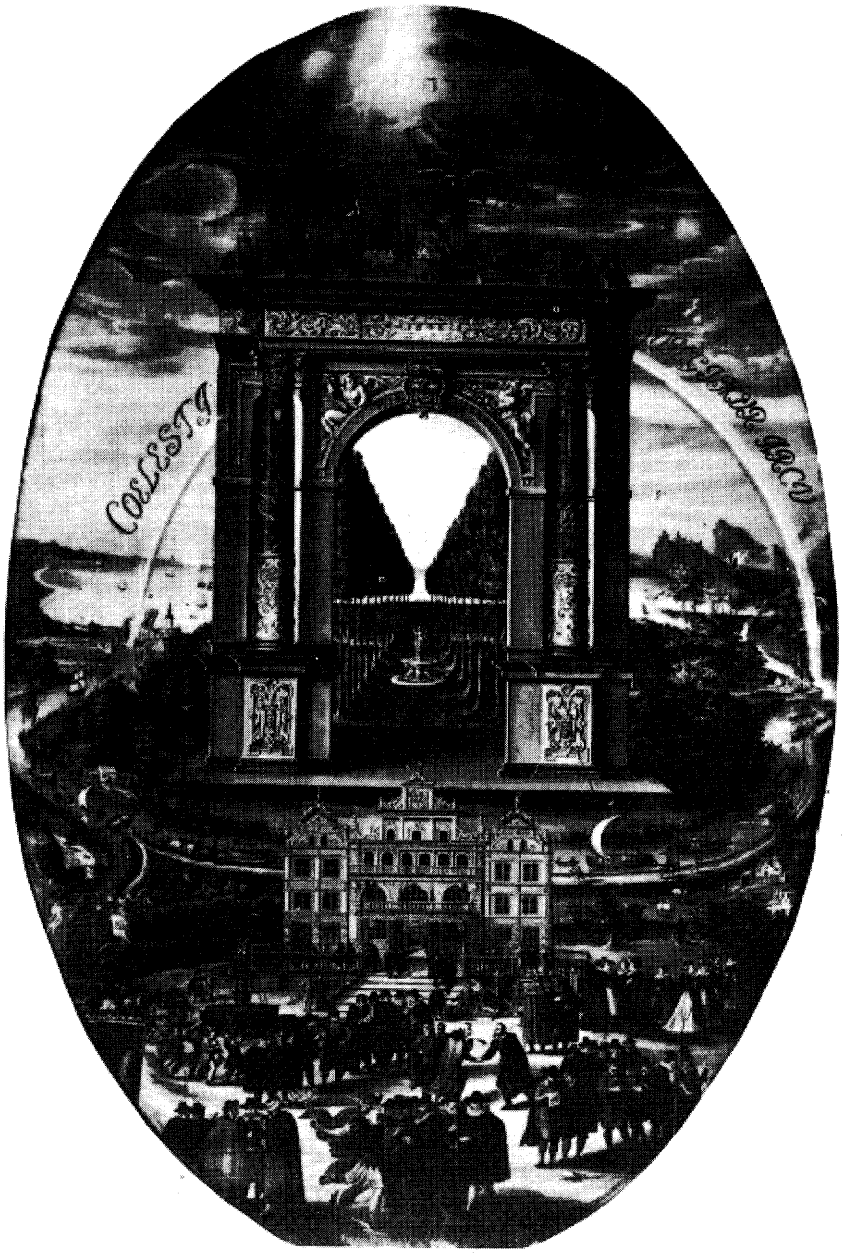
Decerto poderíamos cartografar a maneira pela qual estas diversas "ordens" da sociedade se inscrevem no espaço, situar seus pólos, suas zonas centrais, suas linhas de força. Cada uma tem sua própria história, seu próprio domínio. E todas se influenciam reciprocamente. Nenhuma triunfa de uma vez por todas sobre as outras. A sua classificação, se é que há classificação, não pára de mudar, lentamente, é verdade, mas muda.

A ordem econômica e a divisão internacional do trabalho

Todavia, com a modernidade, a primazia econômica torna-se cada vez mais pesada: orienta, perturba, influencia as outras ordens. Exagera as desigualdades, encerra na pobreza ou na riqueza os co-participantes da economia-mundo, atribuilhes um papel e, ao que parece, por muito tempo. Disse um economista[71], falando sério: "Um país pobre é pobre porque é pobre". Um historiador[72]: "Expansão chama expansão". O que equivale a declarar: "Um país enriquece porque já é rico".

Estas evidências, voluntariamente simplistas, acabam fazendo mais sentido, para mim, do que o pseudoteorema, considerado "irrefutável"[73], de David Ricardo (1817), cujos termos são conhecidos: as relações entre dois países dados dependem dos "custos comparativos" que neles se praticam na produção; a troca externa tende para o equilíbrio recíproco e não pode deixar de ser lucrativa para os dois parceiros (na pior das hipóteses, mais para um do que para outro), porque "liga entre si todas as nações do mundo civilizado pelos nós comuns do interesse, pelas relações amistosas, e faz delas uma única grande sociedade. É este princípio que manda que se faça vinho na França e em Portugal, que se cultive trigo na Polônia e nos Estados Unidos e que se fabrique quinquilharia e outros artigos na Inglaterra"[74]. Imagem tranqüilizadora, demasiado tranqüilizadora. Com efeito, uma questão se levanta: quando e por que razões se instalou essa divisão das tarefas que Ricardo descreve, em 1817, como estando na natureza das coisas?

Não é fruto de vocações que se possam considerar "naturais" e óbvias, ela é uma herança, a consolidação de uma situação mais ou menos ancestral, lentamente, historicamente desenhada. A divisão do trabalho em escala do mundo (ou de uma economia-mundo) não é um acordo concertado e revisível a cada momento entre parceiros iguais. Estabeleceu-se progressivamente, como uma cadeia de subordinações que se determinam umas às outras. A troca desigual, criadora da desigualdade



Alegoria do comércio de Danzig, por Isaac van de Luck (1608), que decora o teto da Casa da Hansa, hoje Câmara Municipal de Gdansk. Toda a atividade da cidade gira em torno do trigo do Vístula, que, por um canal de ligação (ver detalhes I, p. 110, II, p. 233), chega ao porto e aos seus navios, que se vêem ao fundo. Na base do quadro, reconhecemos pelo traje mercadores poloneses e ocidentais; são eles que organizam a corrente de dependência que liga a Polônia a Amsterdam. (Foto Henryk Romanowski)

do mundo, e, reciprocamente, a desigualdade do mundo, criadora obstinada da troca, são velhas realidades. No jogo econômico, sempre houve cartas melhores do que outras e às vezes, muitas vezes, marcadas. Certas atividades dão mais lucro do que outras: é mais lucrativo cultivar vinha do que trigo (pelo menos se outros aceitarem cultivar o trigo para nós), mais lucrativo trabalhar no setor secundário do que no primário, no setor terciário do que no secundário. Se as trocas entre Inglaterra e Portugal, no tempo de Ricardo, caracterizam-se por aquela fornecer tecidos e outros produtos industriais e este fornecer vinho, Portugal encontra-se no setor primário, em posição de inferioridade. E há séculos a Inglaterra, antes mesmo do reinado de Elizabeth, deixou de exportar suas matérias-primas, sua lã, para fazer progredir sua indústria e seu comércio; e há séculos Portugal, outrora abastado, evoluiu no sentido inverso ou a isso foi obrigado. Com efeito, o governo português, ao tempo do duque de Erceira, utilizou, para se defender, a panóplia do mercantilismo, favoreceu o desenvolvimento da sua indústria. Mas dois anos depois da morte do duque (1690), todo esse aparato é deixado de lado; dez anos mais tarde será assinado o tratado de *lord* Methuen. Quem poderá dizer que as relações anglo-portuguesas são ditadas pelos "laços comuns do interesse" entre sociedades de amigos, e não por relações de força difíceis de intervir?

As relações de força entre nações derivam de estados de coisas por vezes muito antigos. Para uma economia, uma sociedade, uma civilização, ou mesmo um conjunto político, um passado de dependência, uma vez vivido, revela-se difícil de ser rompido. Assim, inegavelmente, o Mezzogiorno italiano há muito tempo está a reboque, pelo menos desde o século XII. E diz um siciliano, exagerando: "Somos uma colônia há 2 500 anos"[75]. Os brasileiros, independentes desde 1822, sentiam-se ainda ontem, e mesmo hoje, numa situação "colonial", não com relação a Portugal, mas com relação à Europa e aos Estados Unidos. Hoje é comum o gracejo: "Não somos os Estados Unidos do Brasil, mas o Brasil dos Estados Unidos..."

Também o atraso industrial da França, patente desde o século XIX, só se pode explicar recuando muito no tempo. Segundo alguns historiadores[76], a França fracassou em sua transformação industrial e sua competição com a Inglaterra pelo primeiro lugar na Europa e no mundo por causa da Revolução e do Império: ter-se-ia perdido então uma oportunidade. É verdade que, com o concurso das circunstâncias, a França entregou todo o espaço mundial à exploração mercantil da Grã-Bretanha; e não é menos verdade que os efeitos conjugados de Trafalgar e de Waterloo tiveram um peso muito grande. No entanto, poderemos esquecer as oportunidades perdidas desde antes de 1789? Em 1713, não viu a França escaparlhe, no final da Guerra da Sucessão da Espanha, o acesso livre à prata da América espanhola? Em 1722, com o fracasso de Law, ela foi privada (até 1776) de um banco central[77]. Em 1762, antes do tratado de Paris, tinha perdido o Canadá e praticamente a Índia. E, num passado ainda mais remoto, a França próspera do século XIII, levada acima de si mesma pelo encontro *terrestre* que foram as feiras da Champagne, perdera essa vantagem no princípio do século XIV, como conseqüência da ligação marítima, por Gibraltar, entre a Itália e os Países Baixos; viu-se então (como explicaremos adiante[78]) fora do circuito "capitalista" essencial da Europa. Moral da História: não se perde de uma só vez. Também não se ganha de uma só vez. O sucesso depende de inserções nas oportunidades de uma determina-

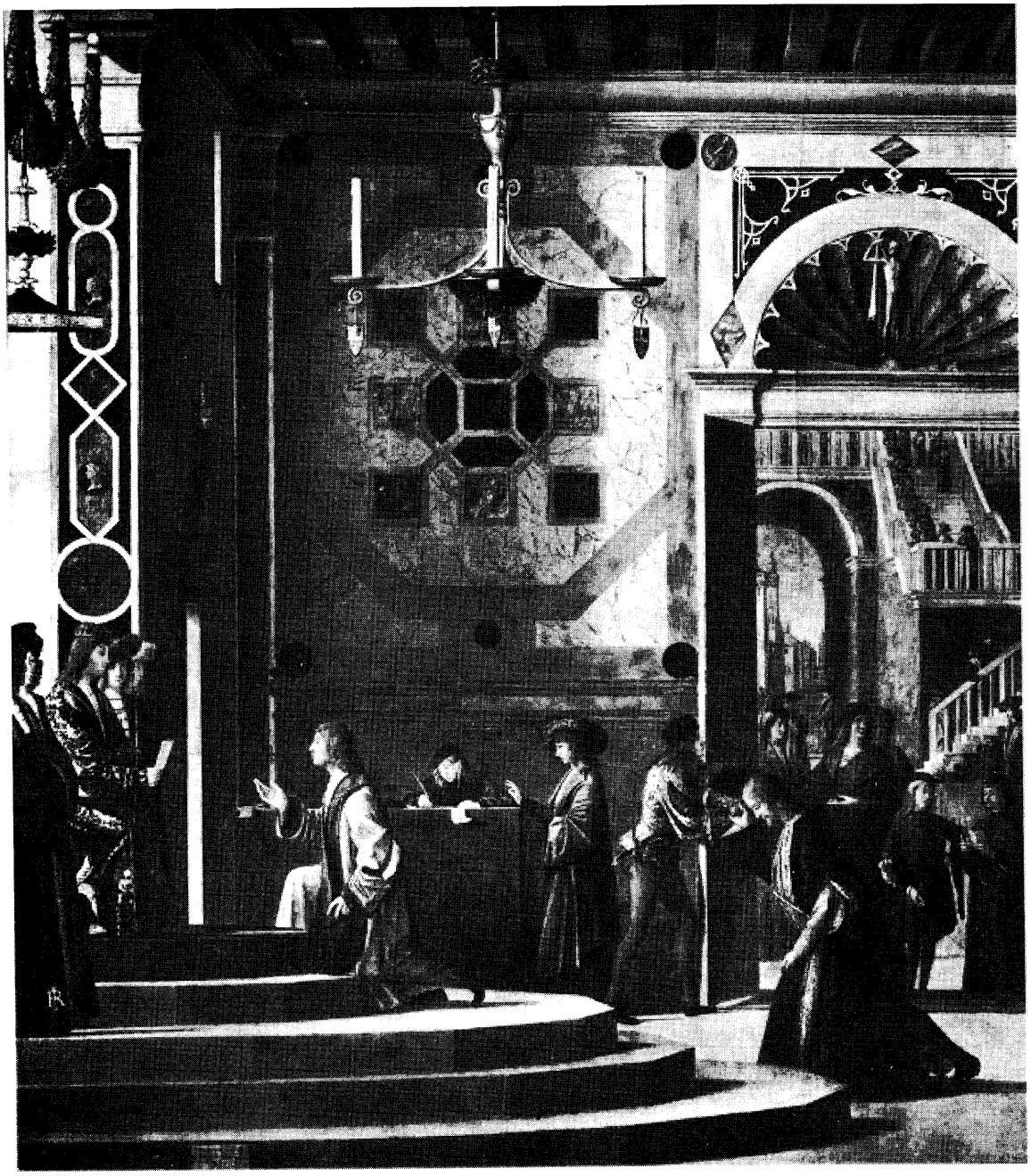
da época, de repetições, de acumulações. O poder acumula-se como o dinheiro e é por isso que me convêm as reflexões de Nurske e de Chaunu, à primeira vista muito evidentes. "Um país é pobre porque é pobre"; digamos, mais claramente, porque já era pobre ou já estava inserido no "círculo vicioso da pobreza", como também diz Nurske[79]. "A expansão chama a expansão", um país desenvolve-se porque já estava se desenvolvendo, porque está inserido num movimento anterior que lhe dá vantagem. O passado também tem sempre algo a dizer. A desigualdade do mundo deriva de realidades estruturais, que demoram muito para se instalar — e demoram muito para desaparecer.

O Estado: poder político, poder econômico

Hoje o Estado está bem cotado. Mesmo os filósofos lhe prestam seu apoio. Deste modo, uma explicação que não valorize o seu papel está fora de uma moda que se alastra, que tem, evidentemente, seus excessos e suas simplificações, mas tem pelo menos a vantagem de obrigar certos historiadores franceses a voltar atrás, a adotar um pouco aquilo que devastaram ou, pelo menos, afastaram de seu caminho.

Todavia, o Estado, entre os séculos XV e XVIII, está longe de preencher todo o espaço social, ele não tem essa força de penetração "diabólica" que atualmente lhe é atribuída, faltam-lhe os meios. Tanto mais que sofreu em cheio a longa crise de 1350 a 1450. Só na segunda metade do século XV se opera a sua recuperação. Os Estados-cidades que, adiantando-se aos Estados territoriais, desempenham os papéis principais até o início do século XVIII, são então instrumentos inteiramente nas mãos de seus mercadores. Para os Estados territoriais, cujo poder se reconstitui lentamente, as coisas são muito menos simples. Mas o primeiro Estado territorial a consumar-se como mercado nacional ou economia nacional, a Inglaterra, passa bem cedo ao domínio dos mercadores, depois da revolução de 1688. Não é de admirar, portanto, que na Europa pré-industrial um certo determinismo faça coincidir poder político e poder econômico. Seja como for, o mapa da economia-mundo, com a alta voltagem nas suas zonas centrais e as suas diferenças concêntricas, corre o risco de corresponder bastante bem ao mapa político da Europa.

Com efeito, no centro da economia-mundo aloja-se sempre, forte, agressivo, privilegiado, um Estado fora de série, dinâmico, ao mesmo tempo temido e admirado. Já é o caso de Veneza no século XV; da Holanda no século XVII; da Inglaterra no século XVIII e mais ainda no século XIX; dos Estados Unidos atualmente. Poderiam esses governos "no centro" deixar de ser fortes? Immanuel Wallerstein deu-se ao trabalho de provar que não, a propósito do governo das Províncias Unidas, no século XVII, que contemporâneos e historiadores se fartaram de dizer que era quase inexistente. Como se a posição central, por si só, não criasse e não exigisse também um governo eficaz[80]. Como se governo e sociedade não fossem um único conjunto, um mesmo bloco. Como se o dinheiro não criasse uma disciplina social e uma facilidade de ação extraordinária!



Pompa oficial do Estado veneziano: como um embaixador se despede do doge. V. Carpaccio, Lenda de Santa Úrsula *(c. 1500). (Clichê Giraudon)*

Governos fortes, portanto, em Veneza, até mesmo em Amsterdam, em Londres. Governos capazes de se impor internamente, de disciplinar o "povão" das cidades, de aumentar as cargas fiscais em caso de necessidade, de garantir o crédito e as liberdades mercantis. Capazes também de se impor no exterior: é para esses governos que nunca hesitam em recorrer à violência que podemos utilizar *desde muito cedo*, sem temer o anacronismo, as palavras *colonialismo e imperialismo.* Isso não impede, em contrapartida, que estes governos "centrais" sejam mais ou menos dependentes de um capitalismo precoce, já com dentes crescidos. O poder é partilhado entre eles e ele. Nesse jogo, sem sucumbir a ele, o Estado mergulha no próprio movimento da economia-mundo. Servindo aos outros, servindo ao dinheiro, ele serve a si mesmo.

Mudança de cenário assim que abordamos, na vizinhança imediata do centro, a zona viva, mas menos desenvolvida, em que o Estado foi durante muito tempo uma mistura de monarquia carismática tradicional e de organização moderna. Nela os governos estão incrustados em sociedades, em economias, até em culturas, em parte arcaicas; respiram mal no vasto mundo. As monarquias do continente europeu são obrigadas a governar custe o que custar, com e contra as nobrezas que as rodeiam. Sem elas, o Estado incompleto (mesmo quando se trata da França de Luís XIV) seria capaz de assumir as suas tarefas? Há, evidentemente, a "burguesia" ascendente, cujo avanço o Estado organiza, mas com prudência, e esses processos sociais são lentos. Ao mesmo tempo, esses Estados têm diante dos olhos o sucesso dos Estados mercantis mais bem colocados do que eles na encruzilhada dos tráficos; eles têm consciência da sua situação inferior, de modo que, para eles, o grande negócio é chegar a qualquer preço à categoria superior, elevar-se até ao centro. Por um lado, procurando copiar o modelo e apropriar-se das receitas do sucesso: essa foi durante muito tempo a idéia fixa da Inglaterra em face da Holanda. Por outro lado, criando e mobilizando os rendimentos e os recursos exigidos pela condução das guerras e pelo luxo da ostentação que, afinal, também é um meio de governar. É um fato que todo Estado que só está nas vizinhanças do centro de uma economia-mundo torna-se mais encarniçado, conquistador quando tem oportunidade, como se tal vizinhança lhe aquecesse os ânimos.

Mas, não nos enganemos, a distância entre a moderna Holanda do século XVII e Estados majestosos como a França ou a Espanha continua sendo grande. Essa distância revela-se na atitude dos governos para com uma política econômica que passou então por panacéia e a que chamamos, usando uma palavra forjada posteriormente, *mercantilismo.* Ao criá-lo, nós, historiadores, conferimos ao termo múltiplos sentidos. Mas, se um desses sentidos prevaleceu sobre os demais, foi aquele que implica uma defesa contra os outros. Pois o mercantilismo é, antes de tudo, uma forma de se proteger. O Príncipe ou o Estado que aplica seus preceitos obedece provavelmente a uma moda, mas, mais ainda, constata a existência de uma inferioridade que é necessário atenuar ou reduzir. A Holanda será mercantilista só em raríssimos momentos, que correspondem para ela, justamente, à percepção de um perigo externo. Sem igual, ela pode em geral praticar impunemente a livre concorrência, que só lhe traz vantagens. A Inglaterra, no século XVIII, afasta-se de um mercantilismo vigilante: será isso a prova, como penso, de que já soa no relógio do

mundo a hora da grandeza e da força britânicas? Um século mais tarde (1846), ela poderá, sem risco, abrir-se à livre-troca.

Tudo muda ainda mais quando chegamos às margens de uma economia-mundo. É aí que se situam as colônias que são populações escravas despojadas do direito de se governarem: o patrão é a metrópole, preocupada em ficar com os lucros mercantis em sistema de *exclusivo*, instalado por toda parte, seja qual for a sua forma. É verdade que a metrópole fica muito longe, que as cidades e as minorias dominantes fazem a lei no círculo da vida local. Mas esse poder das administrações e dos particularismos locais, a que chamamos democracia americana, é apenas uma forma elementar de governo. Quando muito, é a das antigas cidades gregas, e mesmo assim... Perceberemos isso com a independência das colônias que, afinal, provocou um vazio súbito de poder. Depois de acabar com o falso Estado colonial, foi preciso fabricar outro, integralmente. Os Estados Unidos, constituídos em 1787, levaram muito tempo para fazer do Estado federal um poder político coerente e eficaz. E o processo foi igualmente lento em outros Estados da América.

Nas periferias não coloniais, especialmente no leste da Europa, pelo menos há Estados instalados. Mas neles a economia é dominada por um grupo ligado ao estrangeiro. De forma que, na Polônia, por exemplo, o Estado não passa de uma instituição esvaziada de substância. Também na Itália do século XVIII já não há verdadeiros governos. Diz o conde Maffes (1736): "Tratamos da Itália, deliberamos sobre o seu povo como o faríamos com rebanhos de carneiros ou de outros animais inferiores"[81]. A própria Veneza, a partir de Passarowitz (1719), mergulhou com deleite ou resignação na "neutralidade"; equivale a dizer que ela se abandona[82].

Para todos esses perdedores, só há salvação quando recorrem à violência, à agressão, à guerra. A Suécia de Gustavo Adolfo é um bom exemplo disso. Melhor ainda, a África dos corsários barbarescos. É certo que, com os barbarescos, já não estamos no âmbito da economia-mundo européia, mas no espaço político e econômico abarcado pelo Império Turco, por si só uma economia-mundo a que voltarei num capítulo posterior. Mas o Estado de Argel, a seu modo, é exemplar, na aresta de duas economias-mundos, a européia e a turca, sem obedecer a nenhuma delas, tendo praticamente rompido os seus laços de vassalagem com Istambul, ao passo que uma marinha européia invasora colocou-o à margem dos tráficos comerciais mediterrânicos. Em face da economia européia, a pirataria argelina é a única porta de saída, a única possibilidade de ruptura. Mantendo-se iguais todas as variáveis, a Suécia, no limite de duas economias, a da Europa e a da Rússia, não excluída também dos benefícios diretos do Báltico? Para ela, a guerra é a salvação.

Império e economia-mundo

O Império, isto é, o super-Estado que abrange sozinho todo o espaço de uma economia-mundo, coloca um problema de conjunto. *Grosso modo*, os Impérios-mundos, como são chamados por Wallerstein, são talvez formações arcaicas, triunfos antigos da política sobre a economia. Mas estão ainda estabelecidos no período estudado por esta obra, fora do Ocidente, na Índia com o Império do Grão-Mogol,

na China, no Irã, no Império Otomano e na Moscóvia dos czares. Para Immanuel Wallerstein, quando há império, a economia-mundo subjacente não pôde desenvolver-se, foi detida em sua expansão. Poder-se-ia também dizer que estamos na presença de uma *command economy*, para seguirmos a lição de John Hicks, ou de um modo de produção chamado *asiático*, para retomarmos a explicação ultrapassada de Marx.

É verdade que a economia aceita mal as exigências e pressões de uma política imperial sem contrapeso. Nenhum mercador, nenhum capitalista jamais terá plena liberdade de ação. Miguel Cantacuzeno, uma espécie de Fugger do Império Otomano, foi enforcado sem qualquer forma de processo nas portas do seu suntuoso palácio de Anchioli, em Istambul, em 13 de março de 1578, por ordem do sultão[83]. Na China[84], o riquíssimo Heshen, ministro favorito do imperador Quianlong, foi executado quando este morreu e sua fortuna foi confiscada pelo novo imperador. Na Rússia[85], o príncipe Gagarin, governador da Sibéria e rematado prevaricador, é decapitado em 1720.

Pensamos, evidentemente, em Jacques Coeur, em Semblançay, em Fouquet: a seu modo, esses processos e essa execução (a de Semblançay) julgam um certo estado político e econômico da França. Só um regime capitalista, mesmo de tipo antigo, tem estômago para engolir e digerir escândalos.

Todavia, pessoalmente penso que, mesmo sob a coerção de um império opressivo e pouco consciente dos interesses particulares das suas diferentes possessões, uma economia-mundo hostilizada, vigiada, pode viver e organizar-se com seus transbordamentos significativos: os romanos fazem comércio no mar Vermelho e no oceano Índico; os mercadores armênios de Dulfa, subúrbio de Ispahan, espalharam-se pelo mundo inteiro; os banianos indianos vão até Moscou; os mercadores chineses freqüentam todas as escalas da Insulíndia; a Moscóvia estabeleceu, em tempo recorde, a sua dominação sobre a Sibéria, imensa periferia. Wittfogel[86] não erra quando afirma que, nas superfícies políticas de pressão intensa que foram os impérios da Ásia tradicional do Sul e do Leste, "o Estado é bem mais forte do que a sociedade". A sociedade, sim; não a economia.

Voltando à Europa, esta escapou muito cedo à asfixia de tipo imperial. O Império Romano é mais e menos do que a Europa; os Impérios Carolíngio e Otoniano não conseguiram assenhorear-se de uma Europa em plena regressão. A Igreja, que conseguiu espalhar a sua cultura por todo o espaço europeu, acabou por não estabelecer a sua supremacia política. Nessas condições, será necessário salientar a importância econômica das tentativas de *monarquia universal* de Carlos V (1519-1555) e de Filipe II (1555-1598)? Esse destaque à preponderância imperial da Espanha, ou, mais exatamente, a insistência com que Immanuel Wallerstein faz do fracasso imperial dos Habsburgos, localizado um pouco precipitadamente na bancarrota de 1557, a data do nascimento da economia-mundo européia não me parece boa maneira de abordar o problema. A meu ver, tem-se exaltado exageradamente a política dos Habsburgos, espetacular, mas também hesitante, ao mesmo tempo forte e fraca e, sobretudo, anacrônica. Sua tentativa esbarra não apenas na França, colocada no centro das ligações do Estado disperso dos Habsburgos, mas também no concerto hostil da Europa. Ora, esse concerto do equilíbrio europeu não é uma realidade recente que tenha aflorado, como se disse, quando Carlos VIII desceu a Itália

(1494); é um processo instalado há muito, como indica, com razão, W. Kienast[87], na realidade desde o conflito entre Capetos e Plantagenetas e até antes, como pensava Frederico Chabod. A Europa que se deveria reduzir à obediência está portanto, há séculos, munida de defesas protetoras, políticas e econômicas. Enfim, e principalmente, essa Europa já irrompeu para o vasto mundo, para o Mediterrâneo desde o século XI, para o Atlântico com as viagens fabulosas de Colombo (1492) e de Vasco da Gama (1498). Em suma, o destino da Europa enquanto economia-mundo precede o destino do Imperador da Triste Figura. E, mesmo supondo-se que Carlos V tivesse triunfado, como desejavam os mais ilustres humanistas do seu tempo, o capitalismo, já instalado nos pontos decisivos da Europa em gestação, em Antuérpia, em Lisboa, em Sevilha, em Gênova, não se teria saído igualmente bem da aventura? Não teriam os genoveses dominado do mesmo modo os movimentos das feiras européias, ocupando-se das finanças do "imperador" Filipe II, em vez daquelas do rei Filipe II?

Mas deixemos o episódio em favor do verdadeiro debate. O verdadeiro debate é saber quando a Europa esteve suficientemente ativa, privilegiada, atravessada por fluxos poderosos para que diversas economias pudessem todas alojar-se nela, viver umas com as outras e umas contra as outras. Já na Idade Média, iniciou-se na Europa um concerto internacional, que prosseguiu durante séculos; portanto, zonas complementares de uma economia-mundo, uma hierarquia das produções e das trocas desenham-se muito cedo, eficazes já quase de imediato. O que Carlos V, que gastou nisso a sua vida, não conseguiu, Antuérpia, no centro da economia-mundo renovada da primeira metade do século XVI, conseguiu sem esforço. A cidade toma então toda a Europa e a parte do mundo que depende já do pequeno continente.

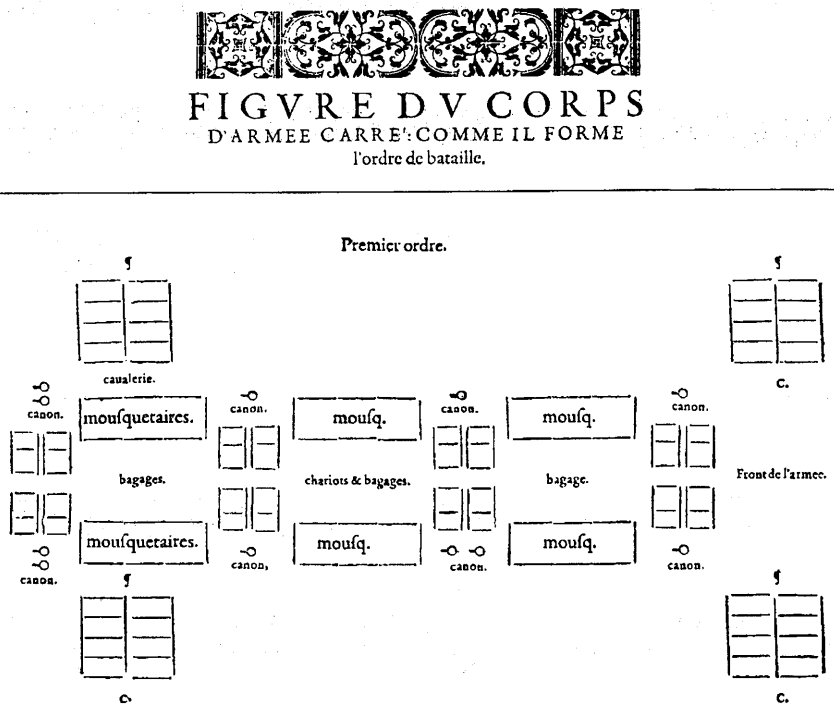
Assim, através de todos os avatares políticos da Europa, por causa deles ou a despeito deles, constituiu-se precocemente uma ordem econômica européia, ou melhor, ocidental, ultrapassando os limites do continente, utilizando as suas diferenças de voltagem e as suas tensões. Bem cedo o "coração" da Europa viu-se cercado por uma semiperiferia próxima e por uma periferia longínqua. Ora, essa semiperiferia que oprime o coração, que o obriga a bater mais depressa — o norte da Itália em redor de Veneza nos séculos XIV e XV, os Países Baixos em torno de Antuérpia — é talvez a característica essencial da estrutura européia. Ao que parece, não há semiperiferia em torno de Pequim, de Delhi, de Ispahan, de Istambul, até de Moscou.

Vejo portanto a economia-mundo européia nascer muito cedo e não estou, como Immanuel Wallerstein, hipnotizado pelo século XVI. Na realidade, o problema que o atormenta não será o mesmo que Marx colocou? Citemos uma vez mais a frase célebre: "A biografia do capital começa no século XVI". Para Wallerstein, a economia-mundo européia foi o processo material do capitalismo. Não irei contradizê-lo neste ponto, pois dizer zona central ou capitalismo é designar a mesma realidade. Também, afirmar que a economia-mundo construída na Europa no século XVI não é a primeira a apoiar-se no pequeno e prodigioso continente é colocar *ipso facto* a afirmação de que o capitalismo não esperou o século XVI para surgir. Estou portanto de acordo com Marx quando escreveu (para depois se arrepen-

der) que o capitalismo europeu (ele diz mesmo a *produção* capitalista) começou na Itália do século XIII. Não se pode dizer que esse debate seja vão.

A guerra segundo as zonas da economia-mundo

Os historiadores estudam as guerras uma após a outra, mas a guerra em si, no desenrolar interminável do tempo passado, só muito raramente os interessou, até num livro tão justamente célebre como o de Hans Delbrück[88]. Ora, a guerra está sempre presente, obstinadamente imposta aos diversos séculos da história. Implica tudo: os mais lúcidos cálculos, as coragens, as covardias. Para Werner Sombart, ela construiu o capitalismo, mas o inverso também é verdade. Ela é equilíbrio da verdade, prova de força para os Estados que ajuda a definir e sinal de uma loucura que nunca se aquieta. É um tal indicador de tudo o que interfere e corre num único movimento na história dos homens, que situar a guerra nos quadros da economia-mundo é descobrir um outro sentido nos conflitos dos homens e dar ao modelo de Immanuel Wallerstein uma inesperada justificação.



5. A GUERRA CIENTÍFICA ENSINA-SE E APRENDE-SE

Uma das inúmeras "ordens" de marcha, disposição e batalha propostas e comentadas em Les Principes de l'art militaire *(1615), de I. de Billon, senhor da Prugne, segundo "as regras desse grande e excelente capitão, o príncipe Maurício de Nassau" (p. 44).*

A guerra, com efeito, não tem uma só e mesma fisionomia. A geografia lhe dá colorido, a distribui. Coexistem várias formas de guerra, primitivas ou modernas, tal como coexistem a escravatura, a servidão e o capitalismo. Cada um faz a guerra que pode.

Werner Sombart não errou ao falar de uma guerra renovada pela técnica e que, criadora de modernidade, trabalharia pela instauração acelerada de sistemas capitalistas. Já no século XVI houve uma gerra de ponta que mobilizou furiosamente os créditos, as inteligências, o engenho dos técnicos a ponto de se modificar, dizia-se, de um ano para outro, segundo modas imperiosas, seguramente menos agradáveis do que aquelas que concernem ao vestuário. Mas essa guerra, filha e mãe do progresso, só existe no coração das economias-mundos; para se desenvolver, precisa de abundância de homens e de meios, da grandiosidade temerária dos projetos.

Vamos sair deste palco central do teatro do mundo, aliás iluminado de forma privilegiada pelas luzes das informações e da historiografia da época, e dirigir-nos para as periferias pobres, às vezes primitivas: nelas, a guerra gloriosa não pode alojar-se, ou então é ridícula e, o que é pior, ineficaz.

Diego Suárez, soldado cronista de Oran, dá, a este respeito, um excelente testemunho[89]. Por volta de 1590, o governo espanhol teve a idéia, bastante absurda, de expedir para a pequena fortaleza africana um *tercio* de soldados de elite, para isso retirado da guerra de Flandres que é, por excelência, o teatro da guerra científica. À primeira saída desses recrutas — recrutas aos olhos dos veteranos da guarnição de Oran —, surgem no horizonte alguns cavaleiros árabes. Os homens do *tercio* colocam-se imediatamente na formação em quadrado. Mas lá essa arte é inútil: o inimigo evita o encontro com aqueles combatentes resolutos. E a manobra inútil foi alvo da zombaria da guarnição.

Com efeito, a guerra científica só é possível se praticada por ambos os lados. Melhor ainda o prova a longa guerra do *Nordeste* brasileiro, entre 1630 e 1654, tal como é brilhantemente apresentada no livro recente de um jovem historiador brasileiro[90].

Encontramo-nos, sem hesitação possível, no perímetro da grande Europa. Os holandeses, instalados à força no Recife, em 1630, não conseguiran apoderar-se por completo da província açucareira de Pernambuco. Ao longo de vinte anos, ficarão praticamente bloqueados em sua cidade, recebendo por mar víveres, munições, reforços, até pedras de canteiro ou tijolos para suas construções. Logicamente, o longo conflito se resolverá, em 1654, a favor dos portugueses, mais exatamente dos luso-brasileiros, pois foram estes, e eles souberam dizê-lo e recordá-lo, que libertaram Recife.

Até 1640, o rei da Espanha fora o senhor de Portugal, por ele conquistado em 1580, havia mais de meio século. São portanto oficiais e soldados veteranos do exército de Flandres, espanhóis ou italianos, que foram mandados para aquele distante teatro de operações. Mas entre as tropas recrutadas localmente, os *soldados da terra*, e as tropas regulares levadas da Europa, o desentendimento foi imediato e total. Um napolitano, o conde de Bagnuolo, que comanda o corpo expedicionário, não pára de imprecar contra os soldados da terra, de se aborrecer e, diz-se, de passar o dia bebendo para se consolar. O que ele queria? Pois queria conduzir a guerra do Brasil como conduzira a de Flandres, cercando, defendendo praças-fortes, com

observância das regras vigentes. Assim, depois da tomada pelos holandeses da praça de Paraíba, achou oportuno escrever-lhes: "Que a cidade tomada faça bom proveito a Vossas Senhorias. Com esta vos envio cinco prisioneiros..."[91] É a guerra científica mas também cortês, no espírito próprio da rendição de Breda, em 1625, tal como Velásquez a pintou no seu quadro das *Lanzas*.

Mas a guerra do Brasil não pode ser uma guerra de Flandres, por mais que resmunguem os veteranos inutilmente presunçosos. Índios e brasileiros, incomparáveis especialistas do ataque de improviso, impõem a guerrilha. E se Bagnuolo, para os incentivar antes de os lançar num ataque em grande estilo, resolve distribuir-lhes aguardente de cana, eles vão dormir e curtir o álcool. Entretanto, estes estranhos soldados abandonam as fileiras, sem mais nem menos, perdem-se nas florestas e nos grandes lodaçais da região. O holandês, que também queria conduzir a guerra segundo as regras da Europa, é desmoralizado por esses inimigos evanescentes que, em vez de aceitarem o combate leal, em campo aberto, se furtam, escapam, fazem emboscadas. Que covardes! Que frouxos! Até os espanhóis concordam. Como diz um dos seus veteranos: "não somos macacos para lutar nas árvores!" Todavia, esses velhos soldados, que vivem por trás das linhas fortificadas, talvez não achem ruim ser protegidos pela vigilância de sentinelas de qualidade excepcional e pela agilidade de franco-atiradores eficazes, mestres consumados da guerra de escaramuças, a chamada *guerra do mato*, ou, numa expressão mais pitoresca, a *guerra volante.*

Rendição de Breda (1625), segundo o quadro de Velásquez, chamado das Lanzas. *Spinola recebe as chaves da cidade. (Foto Giraudon)*

Em 1640, porém, Portugal revoltava-se contra a Espanha. Daí resulta a separação das duas Coroas. Na península Ibérica, entre Lisboa e Madri, inicia-se uma guerra de Trinta Anos, ou quase: irá durar até 1668. No Brasil, obviamente, a cobertura da frota espanhola desapareceu. Já não há veteranos nem reabastecimento de materiais caros. A guerra, do lado brasileiro, é apenas *guerra volante*, a que convém aos pobres e que, contra todos os prognósticos razoáveis, triunfa finalmente, em 1654, sobre a paciência holandesa, enquanto as Províncias Unidas, é fato, estão envolvidas na sua primeira guerra contra a Inglaterra e por isso terrivelmente enfraquecidas, militarmente falando. Além disso, Portugal teve a sensatez de pagar a bom preço, em carregamentos de sal, a paz finalmente ao alcance da mão.

A obra de Evaldo Cabral de Mello dá alguma verossimilhança a uma tradição persistente que pretende que Garibaldi, lançado, no tempo da sua juventude, na aventura das guerras brasileiras (desta vez por volta de 1838, por ocasião da sublevação dos *Farroupilhas*), teria aprendido os segredos de uma guerra singular: reunir-se num ponto a partir de dez caminhos diferentes, bater forte, depois dispersar de novo, o mais depressa e silenciosamente possível, para voltar a se juntar num outro ponto. Essa guerra é a que ele irá praticar na Sicília, em 1860, depois do desembarque dos Mil[92]. Mas a *guerra do mato* não é apenas característica do Brasil. A guerrilha existe ainda hoje e o leitor já terá feito as aproximações com exemplos recentes. Garibaldi poderia tê-la aprendido fora do Brasil. No Canadá francês, no tempo das guerras com os ingleses, um oficial das tropas regulares julgava com severidade a guerra de emboscadas dos canadenses franceses, seus compatriotas, que esperavam o inimigo como quem espera caça grossa: "Isso não é guerra", dizia ele, "é assassinato"[93].

Na Europa, ao contrário, perto das regiões centrais, as guerras são feitas com grande alarde, com grande exibição de tropas em movimentos calculados e disciplinados. No século XVII, é por excelência a guerra dos cercos, da artilharia, da logística, das batalhas alinhadas... No geral, uma guerra onerosa, um sorvedouro. Os Estados com dimensões demasiado reduzidas sucumbem a ela, particularmente os Estados-cidades, por mais econômicos que sejam com os seus armazéns de armas e o recrutamento prudente de mercenários. Se o Estado moderno cresce, se o capitalismo moderno instala-se nele, a guerra é, com freqüência, instrumento disso: *bellum omnium pater*. Todavia, esta guerra nada tem, ainda, de uma guerra total: trocam-se prisioneiros, os ricos são feitos reféns, as operações são mais calculadas do que mortíferas. Em 1677, um inglês, Roger Boyle[94], conde de Orrery, declara sem rodeios: "Fazemos a guerra mais como raposas do que como leões, havendo vinte cercos por batalha". Só com Frederico II, ou melhor, com a Revolução e o Império, começa a guerra impiedosa.

Uma regra essencial dessa guerra no estágio superior é levar obstinadamente o combate ao vizinho, ao mais fraco ou ao menos forte. Mas se um ricochete a traz de volta ao Santo dos Santos, adeus primazia! São poucas as exceções a essa regra: as chamadas guerras da Itália marcam o recuo da península, até então dominante. A Holanda escapa a Luís XIV, em 1672, aplausos para ela! Mas não escapa, em 1795, à cavalaria de Pichegru; é que ela deixa de estar no coração da Europa. Ninguém, no século XIX ou no século XX, atravessará a Mancha ou o mar do Norte. A magnífica Inglaterra trava suas guerras de longe, salva pela sua insularidade e pela ge-

nerosidade dos subsídios que distribui aos seus aliados. Quando se é forte, a guerra fica na casa dos outros. Por ocasião do acampamento de Boulogne, são distribuídos créditos ingleses à Áustria, e a Grande Armada, como que por sua ordem, ruma para o Danúbio.

Sociedades e economia-mundo

As sociedades evoluem muito lentamente, o que afinal, favorece a observação histórica. A China continua tendo seus mandarinatos: virá algum dia a se desvencilhar deles? A Índia ainda tem suas castas e o Império Mogol teve, até seus últimos dias, os seus *jagindar*, parentes próximos, em suma, dos *sipahi* turcos. Mesmo a sociedade ocidental, a mais móvel de todas, evolui devagar. A sociedade inglesa, que no século XVIII espanta o europeu vindo do continente, como hoje espanta (falo por experiência) o historiador não inglês, começou a formar-se a partir da guerra das Duas Rosas, três séculos antes. A escravatura que a Europa reinventa para a América colonial só desaparece dos Estados Unidos em 1865; do Brasil em 1888, isto é, ontem.

Em geral, não acredito nas mudanças sociais rápidas, em golpes de teatro. As próprias revoluções não são rupturas totais. Quanto à promoção social, ela se ativa com os impulsos econômicos, mas a burguesia nunca sai da sua condição em fileiras muito cerradas, pois a proporção de privilegiados permanece limitada com relação ao conjunto da população. E em caso de conjunturas adversas, a classe superior se entrincheira; é preciso ter habilidade para lhe forçar as portas. É o que acontece na França nos anos 1590. Ou, para darmos um exemplo restrito, em Luca, minúscula república, nos anos 1628 e 1629[95]. É que o Estado, ao contrário do que muitas vezes se diz, só favorece intermitentemente a ascensão da burguesia e só quando ela lhe é necessária. E se as restritas classes dominantes, no correr dos anos, não tendessem a ver desfalcadas as suas fileiras, a promoção social funcionaria ainda mais devagar, se bem que, na França como em outros lugares, "o terceiro estado [seja] sempre cioso de imitar a nobreza, à qual continuamente tenta ascender, através de *incríveis esforços*"[96]. A promoção social sendo difícil e longamente desejada, é normal que os novos eleitos, sempre pouco numerosos, muitas vezes não façam mais do que reforçar a ordem estabelecida. Mesmo nas pequenas aldeias da Marche, que o Estado pontifício controla do alto, nobrezas pouco numerosas, ciosas das suas prerrogativas, só aceitam integrações lentas que nunca ponham em perigo o estatuto social estabelecido[97].

Não é de surpreender, portanto, que a matéria social fundida nos moldes da economia-mundo pareça acabar adaptando-se a eles duradouramente, solidificar-se e integrar-se neles. Não lhe falta tempo para se adaptar às circunstâncias que a condicionam e para adaptar as circunstâncias ao sabor de seus equilíbrios. Assim, mudar de círculo é passar, através da economia-mundo, sincronicamente do salariado à servidão e à escravatura, e isto ao longo de séculos. A ordem social está sempre se construindo de um modo bastante monótono, de acordo com as necessidades econômicas básicas. Cada tarefa, uma vez distribuída na divisão internacio-

nal do trabalho, cria seu controle particular e o controle articula, comanda a sociedade. No centro da economia, quando o século XVIII chega ao fim, a Inglaterra é o país onde o salariado penetra ao mesmo tempo nos campos e nas atividades urbanas; logo nada mais lhe escapará. No continente, o salariado, dada a sua extensão mais ou menos notável, dá a medida do grau de modernidade atingido, mas os artesãos independentes continuam sendo numerosos; o meeiro ainda desempenha um papel considerável: é fruto de uma conciliação entre o rendeiro e o servo de outrora; na França revolucionária há uma abundância de camponeses com propriedades exíguas... Enfim, a servidão, planta perene, estende-se pela Europa refeudalizada de Leste e pelos Bálcãs turcos, e a escravatura entra, a partir do século XVI, no Novo Mundo, como se tudo nele devesse recomeçar a partir de zero. A cada vez, a sociedade responde assim a uma obrigação econômica diferente e vê-se encerrada na sua própria adaptação, incapaz de sair rapidamente das soluções depois que são construídas. Portanto, se ela é isto ou aquilo, conforme os lugares, é porque representa *a* ou *uma* solução possível, "a mais adaptada (sendo todos os outros fatores iguais) aos tipos particulares de produção com que se confronta"[98].

É claro que essa adaptação do social ao econômico nada tem de mecânico ou de automático, que há imperativos de conjunto, mas também divergências e liberdades, diferenças notáveis conforme as culturas e até conforme os ambientes geográficos. Nenhum esquema se adapta inteira e perfeitamente à realidade. Por várias vezes chamei a atenção para o caso exemplar da Venezuela[99]. Com o descobrimento europeu, tudo na Venezuela começa quase de zero. Em meados do século XVI, deve haver nesse vasto país uns 2 000 brancos e 18 000 indígenas. A exploração de pérolas no litoral dura apenas alguns decênios. A exploração das minas, principalmente das minas de ouro de Yaracuy, dá origem a um primeiro intervalo escravagista: índios apanhados na guerra e negros importados em pequeno número. O primeiro sucesso é o da pecuária, sobretudo nos vastos *llanos* do interior, onde alguns brancos, proprietários e senhores, e índios pastores a cavalo formam uma sociedade primitiva de características feudais. Mais tarde, sobretudo no século XVIII, as plantações de cacau da zona litorânea voltam a utilizar escravos negros importados. Ou seja, há duas Venezuelas, uma "feudal" e outra "escravagista", a primeira desenvolvendo-se antes da segunda. Observe-se, no entanto, que no século XVIII escravos negros, relativamente numerosos, são incorporados às *haciendas* dos *llanos*. Observe-se também que a sociedade colonial da Venezuela, com suas cidades florescentes e suas instituições, não cabe toda nesses dois esquemas, nem de longe.

Talvez seja necessário insistir em constatações evidentes. A meu ver, todas as divisões, todos os "modelos" analisados pelos historiadores e pelos sociólogos estão presentes muito cedo na amostragem social que temos diante dos olhos. Lado a lado, há classes, castas (entenda-se grupos fechados em si mesmos), "ordens", geralmente favorecidas pelo Estado. Cedo, aqui e ali, acende-se a luta das classes, e só se atenua para voltar a se acender. Pois não há sociedades sem a presença de forças em conflito. Também não há sociedades sem hierarquia, isto é, *grosso modo*, sem redução das massas que as compõem ao trabalho e à obediência. Escravatura, servidão, salariado, são soluções historicamente, socialmente diferentes de um problema universal que permanece fundamentalmente o mesmo. De um caso a outro, é até

Escravidão doméstica no Brasil. (J.-B. Debret, Voyage pittoresque..., *1834, clichê B.N.)*

possível fazer comparações, justas ou injustas, superficiais ou profundas, pouco importa! "Os criados de um grande senhor da Livônia ou os negros que servem na casa de um colono da Jamaica, embora eles mesmos escravos, consideram-se muito superiores, uns, aos camponeses, os outros, aos negros que trabalham a terra", escreve McCartney[100] em 1793. Na mesma época, Baudry des Lozières, quando parte para a guerra contra os "negrófilos inveterados", chega ao ponto de pretender que "no fundo a palavra escravo, nas colônias, significa apenas a classe indigente, que a natureza parece ter criado mais especialmente para o trabalho; [ora] é a classe que cobre a maior parte da Europa. Nas colônias, o escravo vive trabalhando e encontra sempre um trabalho lucrativo; na Europa, o infeliz nem sempre encontra ocupação e morre de miséria... Cite-se nas colônias um infeliz que tenha morrido necessitado, que tenha sido obrigado a encher de capim um estômago vazio ou forçado pela fome a morrer! Na Europa, podem-se citar muitos que perecem por falta de alimento..."[101]

Chegamos aqui ao cerne do problema. Os modos sociais de exploração se revezam, enfim, se completam. O que é possível no seio da economia-mundo graças à abundância de homens, de transações e do numerário não o é do mesmo modo nas diversas periferias. De um extremo a outro do "território" econômico, há re-

gressão econômica, regressão histórica, em suma. Mas temo que o sistema atual, *mutatis mutandis,* vá sempre sobrepor-se às desigualdades estruturais resultantes de desfasamentos históricos. As regiões centrais passaram muito tempo a bombear homens de suas margens: estas constituíam a zona de eleição do recrutamento de escravos. E de onde vêm atualmente os trabalhadores indiferenciados das zonas industriais da Europa, dos Estados Unidos, ou da URSS?

Para Immanuel Wallerstein, o modelo da economia-mundo, no seu testemunho social, estabelece que há coexistência dos "modos de produção", do escravagismo ao capitalismo, que este só pode viver cercado pelos outros, em detrimento dos outros. Rosa Luxemburgo tinha razão.

Eis quem confirma uma opinião que, pouco a pouco, se impôs a mim: o capitalismo implica, acima de tudo, uma hierarquia, fabricada ou não por ele próprio. Quando ele só intervém no final, basta-lhe uma etapa, uma hierarquia social alheia mas cúmplice que prolongue e facilite a sua ação: um grande senhor polonês interessado no mercado de Gdansk, um senhor de *engenho* do Nordeste brasileiro associado a mercadores de Lisboa, do Porto ou de Amsterdam, um plantador da Jamaica associado aos mercadores de Londres, e a ligação está instalada, a corrente passa. Estas etapas pertencem, com toda a evidência, ao capitalismo, são mesmo partes integrantes dele. Em outros lugares, graças aos "avançados" do centro, às suas "antenas", o próprio capitalismo se introduz na cadeia que vai da produção ao grande negócio, não para assumir todas as responsabilidades, mas para se colocar nos pontos estratégicos que controlam os setores-chave da acumulação. Será porque esta cadeia, firmemente hierarquizada, desdobra incessantemente seus elos que toda a evolução social ligada ao conjunto é tão lenta? Ou, o que equivale ao mesmo, como sugere Peter Laslett, porque a maior parte das tarefas econômicas comuns são pesadas, abatem-se rudemente sobre os ombros dos homens?[102] E porque sempre houve privilegiados (a diversos títulos) para descarregarem sobre os ombros alheios os serviços pesados, necessários à vida de todos.

A ordem cultural

As culturas (ou as civilizações: as duas palavras, diga-se o que for, podem empregar-se uma pela outra na maior parte dos casos) são também uma ordem organizadora do espaço, do mesmo modo que as economias. Embora coincidam com estas (particularmente porque o *conjunto* de uma economia-mundo, em toda a sua extensão, *tende a* partilhar uma mesma cultura, pelo menos certos elementos de uma mesma cultura, em oposição às economias-mundo vizinhas), também se distinguem delas: mapas culturais e mapas econômicos não se sobrepõem sem mais, o que é bastante lógico. Nem que seja pelo simples fato de a cultura proceder de uma extensão temporal interminável que ultrapassa, e de longe, a longevidade, todavia impressionante, das economias-mundos. Ela é o mais velho personagem da história dos homens: as economias se substituem, as instituições políticas se rompem, as sociedades se sucedem, mas a civilização prossegue o seu caminho. Roma desmorona no século V depois de Cristo, a Igreja romana prolonga-a até nós. O

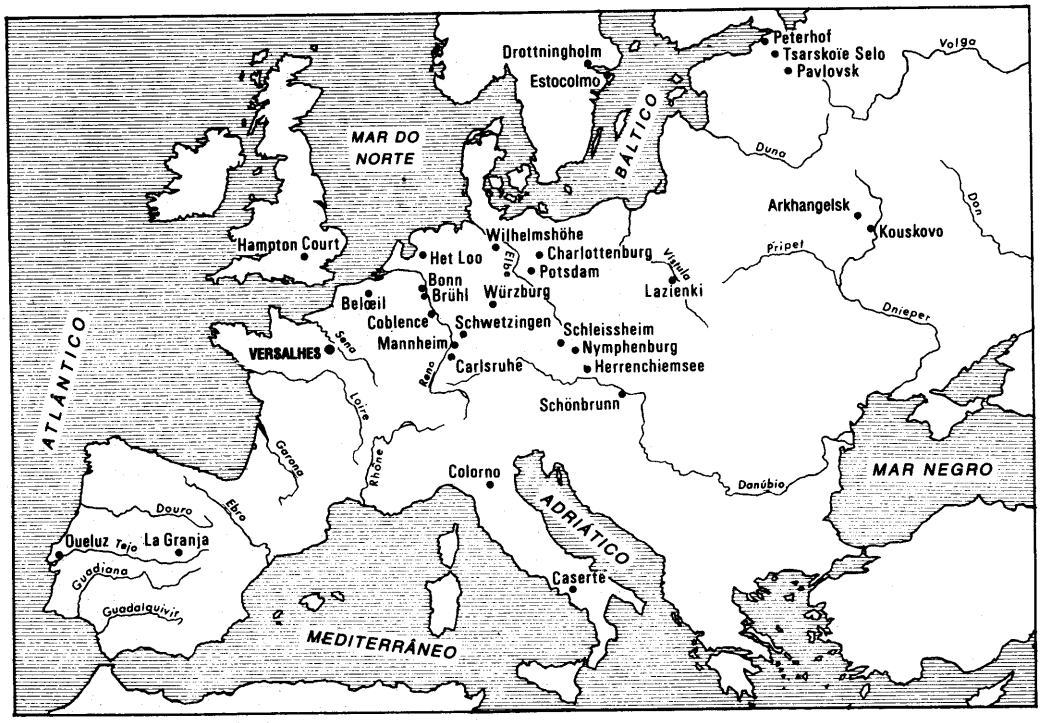
hinduísmo ao erguer-se, no século XVIII, contra o Islã, abre uma brecha por onde se insinua a conquista inglesa, mas a luta entre as duas civilizações está ainda diante de nós, com as suas conseqüências, ao passo que o Império inglês das Índias deixou de existir já há um terço de século. A civilização é o ancião, o patriarca da história do mundo.

No cerne de toda civilização afirmam-se os valores religiosos. Uma realidade que vem de longe, de muito longe. Se a Igreja, na Idade Média e mais tarde, luta contra a usura e o advento do dinheiro, é porque ela representa uma época passada, muito anterior ao capitalismo, porque as novidades lhe são intoleráveis. Todavia, a realidade religiosa não é, por si só, toda a cultura, que é também espírito, estilo de vida em todos os sentidos do termo, literatura, arte, ideologia, tomadas de consciência... A cultura é feita de uma multidão de bens, materiais e espirituais.

E para que tudo seja ainda mais complicado, ela é ao mesmo tempo sociedade, política, expansão econômica. O que a sociedade não consegue, consegue-o a cultura; o que a economia faria sozinha tem suas possibilidades restringidas pela cultura, e assim por diante. Aliás, não há nenhum limite cultural reconhecível que não seja prova de uma multidão de processos consumados. A fronteira do Reno e do Danúbio é, no espaço cronológico deste livro, uma fronteira cultural por excelência: de um lado, a velha Europa cristã, do outro, uma "periferia cristã" conquistada há menos tempo. Ora, quando surge a Reforma, é quase a linha de ruptura ao longo da qual se estabiliza a desunião cristã: protestantes de um lado, católicos do outro. E é também, com toda a evidência, o antigo limite, o antigo *limes* do Império Romano. Muitos outros exemplos falariam uma linguagem análoga, quanto mais não fosse a expansão da arte românica e da arte gótica, tanto uma como outra exceções que confirmam a regra, testemunhando a favor de uma unidade cultural crescente do Ocidente — na verdade, uma cultura-mundo, uma civilização-mundo.

Forçosamente, civilização-mundo e economia-mundo podem unir-se e mesmo entreajudar-se. A conquista do Novo Mundo é também a expansão da civilização européia sob todas as suas formas, expansão que suporta, garante a expansão colonial. Na própria Europa, a unidade cultural favorece as trocas econômicas e vice-versa. A primeira manifestação do gótico na Itália, na cidade de Siena, é uma importação direta dos grandes mercadores sienenses que freqüentam as feiras de Champagne. Ela acarretará a reconstrução de todas as fachadas da grande praça central da cidade. Marc Bloch via na unidade cultural da Europa cristã da Idade Média uma das razões da sua penetrabilidade, da sua aptidão para as trocas, que permanece até muito depois da Idade Média.

Assim, a letra de câmbio, arma mestra do capitalismo mercantil do Ocidente, circula quase exclusivamente nos limites da Cristandade, ainda no século XVIII, sem os transpor na direção do Islã, da Moscóvia ou do Extremo Oriente. Claro que houve, no século XV, letras de câmbio de Gênova sobre as praças comerciais do norte de África, mas subscreve-as um genovês ou um italiano e recebe-as um comerciante cristão de Oran, de Tlemcen ou de Túnis[103]. Fica tudo em família. Do mesmo modo, no século XVIII, os retornos, por letra de câmbio, da Batávia[104], da Índia inglesa ou da Île de France[105] são também operações entre europeus; situam-se nos dois extremos da viagem. Existem letras de câmbio de Veneza sobre o Levante, mas são quase sempre sacadas *sobre* ou subscritas pelo síndico veneziano de



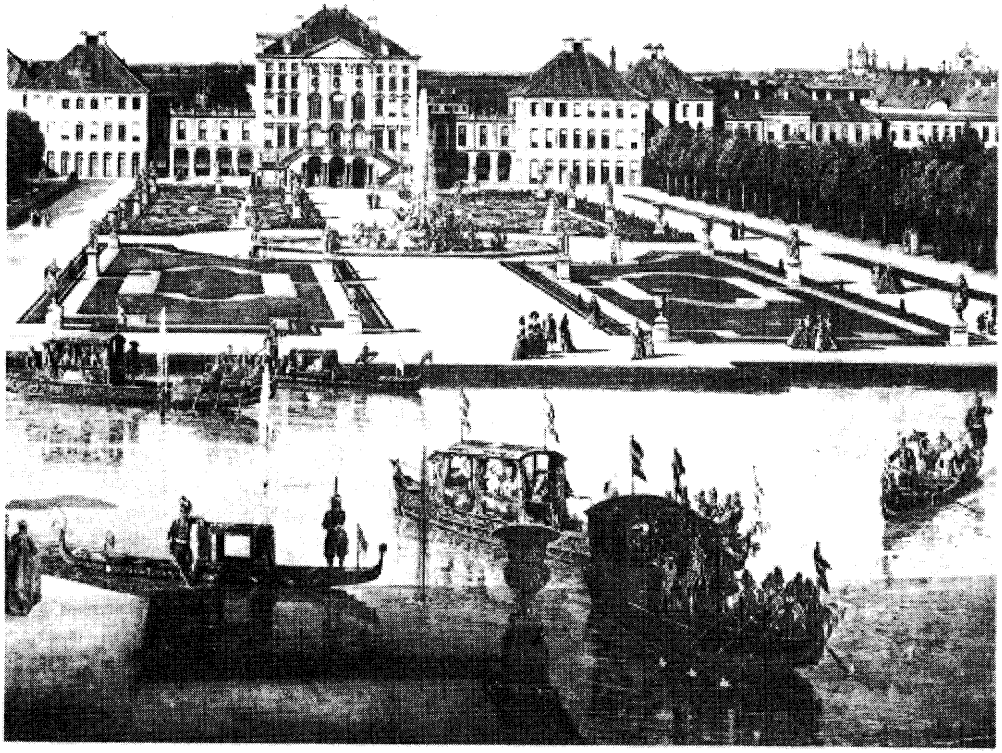
6. AS IMITAÇÕES DE VERSALHES NA EUROPA DO SÉCULO XVIII

Este mapa das numerosas cópias de Versalhes, da Inglaterra à Rússia e da Suécia a Nápoles, dá a medida da primazia cultural da França através da Europa das Luzes. (Segundo Louis Réau, L'Europe française au Siècle des Lumières, *1938, p. 279)*

Constantinopla[106]. Deixar de estar em família, entre mercadores justiçáveis pelos mesmos princípios e pelas mesmas jurisdições, seria aumentar os riscos para além do razoável. Todavia, não se trata de um obstáculo técnico, mas sim de uma rejeição cultural, uma vez que, fora do Ocidente, há circuitos densos e eficazes de letras de câmbio, para benefício dos mercadores muçulmanos, armênios ou indianos. Também esses circuitos detêm-se nos limites das respectivas culturas. Tavernier explica como se pode transportar dinheiro de praça para praça, por letras sucessivas dos *banianos*, de qualquer praça da Índia até o Levante mediterrânico. É a última escala. Aí, civilizações-mundos e economias-mundos confundem as suas fronteiras e os seus obstáculos.

Em contrapartida, no *interior* de uma economia-mundo, as cartografias da cultura e da economia podem diferir amplamente, às vezes se opor. As centragens respectivas das zonas econômicas e das zonas culturais mostram-no de maneira significativa. Nos séculos XIII, XIV e XV, nem Veneza nem Gênova, rainhas do comércio, impõem as leis à civilização do Ocidente. É Florença que dá o tom: cria, lança o Resnacimento; ao mesmo tempo, impõe o seu dialeto — o toscano — à literatura italiana. Nesse domínio, o dialeto veneziano, tão vivo, apto *a priori* para semelhante conquista, nem mesmo a tentou. Será porque uma cidade economicamen-

te vitoriosa, um Estado tão evidentemente dominante não pode possuir tudo ao mesmo tempo? No século XVII, Amsterdam triunfa, mas o centro do barroco que invade a Europa, desta vez, é Roma; quando muito, Madri. Tampouco Londres, no século XVIII, empunhará o cetro cultural. O abade Le Blanc, que visita a Inglaterra entre 1733 e 1740, ao falar de Christopher Wren[107], o arquiteto da catedral de St. Paul, em Londres, observa que "quase com as mesmas proporções, que ele observou mal, limitou-se a reduzir a planta de São Pedro de Roma em dois terços da sua grandeza". Seguem-se comentários pouco lisonjeiros a respeito das casas de campo inglesas que são "ainda ao gosto italiano, mas nem sempre o aplicaram devidamente"[108]. Nesse século XVIII, a Inglaterra está impregnada, mais ainda do que da cultura italiana, de contribuições de uma França culturalmente em expansão, à qual se reconhece a supremacia do espírito, da arte e da moda, talvez para a consolar por



Prestígio da França e de Veneza no século XVIII: em Nymphenburg, Versalhes bávaro, em 1746, as gôndolas de uma festa à veneziana. (Castelo de Nymphenburg, Munique, Col. A. Colin)

não deter o cetro do mundo. "Os ingleses gostam da nossa língua o suficiente para se deleitar lendo Cícero mesmo em francês"[109], escreve ainda o abade Le Blanc. E, agastado por lhe encherem os ouvidos com o número de criados franceses empregados em Londres, responde: "Se em Londres vocês acham tantos franceses para servi-los, é porque os seus têm a mania de andar vestidos, frisados e empoados como nós. Adoram as nossas modas e pagam bem a quem os ensine a se ataviar com os nossos Ridículos"[110]. Assim, Londres, no centro do mundo, a despeito do brilho da sua própria cultura, multiplica nesse campo as concessões e as imitações da França. Diga-se de passagem que nem sempre de bom humor, pois conhecemos, por volta de 1770, uma sociedade de *Antigallicans* "cujo primeiro voto é não usar no vestir qualquer obra de fabricação francesa"[111]. Mas o que pode uma sociedade contra a corrente da moda? A Inglaterra, estimulada pelos seus progressos, não arranha a realeza intelectual de Paris e toda a Europa até Moscou se cumplicia para que o francês se torne a língua das sociedades aristocráticas e veículo do pensamento europeu. Do mesmo modo, no fim do século XIX, no princípio do século XX, a França, grandemente a reboque da Europa econômica, é o centro indubitável da literatura e da pintura do Ocidente; a primazia musical da Itália, depois da Alemanha, exerceu-se em épocas que nem a Itália nem a Alemanha dominavam economicamente a Europa; e, ainda hoje, o formidável avanço econômico dos Estados Unidos não os colocou à frente do universo literário ou artístico.

Todavia, e desde sempre, a técnica (quando não, forçosamente, a ciência) desenvolve-se de preferência nas zonas dominadores do mundo econômico. O Arsenal de Veneza é o centro da técnica, ainda no século XVI. A Holanda, depois a Inglaterra herdam cada qual por sua vez esse duplo privilégio. Está hoje nos Estados Unidos. Mas a técnica talvez seja apenas o corpo, não a alma das civilizações. É lógico que ela seja favorecida pelas atividades industriais e pelos salários altos das zonas mais avançadas da economia. Em contrapartida, a ciência talvez não seja privilégio de nenhuma nação. Pelo menos no passado recente. Hoje, tenho minhas dúvidas.

O modelo da economia-mundo certamente é válido

O modelo de análise proposto por Wallerstein e que apresentamos em suas linhas gerais e em seus principais aspectos, como todas as teses com certa repercussão, suscitou, desde a sua publicação em 1975, elogios e críticas. Procuraram-se, e encontraram-se, mais antecedentes para ele do que se poderia imaginar. Acharam-lhe aplicações e implicações múltiplas: mesmo as economias nacionais reproduzem o esquema geral, estão semeadas, permeadas de regiões autônomas, poder-se-ia dizer que o mundo está semeado de "periferias", entendendo-se por tal regiões, zonas, faixas de economias subdesenvolvidas. No quadro restrito desses modelos aplicados a espaços "nacionais" determinados, encontram-se exemplos em aparente contradição com a tese geral[112], como a Escócia, "periferia" da Inglaterra, que dá o arranque, decola economicamente no final do século XVIII. No que se refere ao fracasso imperial de Carlos V, em 1557, pode-se preferir a minha explicação à de

Wallerstein, ou mesmo censurá-lo, o que fiz implicitamente, por não ter observado o suficiente, através do crivo do seu modelo, realidades outras que não as da ordem econômica. Como ao primeiro livro de Wallerstein devem seguir-se outros três, como o segundo, de que já li uma parte de boas páginas, está pronto e os dois últimos chegarão até a época contemporânea, temos tempo de voltar à boa fundamentação, às novidades e às limitações de uma visão sistemática, talvez demasiado sistemática, mas que se revelou fecunda.

E é este sucesso que importa sublinhar. A maneira como a desigualdade do mundo dá conta do avanço, do enraizamento do capitalismo, explica que a região central se encontre acima de si própria, à frente de todos os progressos possíveis; que a história do mundo seja um cortejo, uma procissão, uma coexistência de modos de produção que temos excessiva tendência para considerar na sucessão das eras da história. Com efeito, esses diferentes modos de produção estão amarrados uns aos outros. Os mais avançados dependem dos mais atrasados e vice-versa: o desenvolvimento é a outra face do subdesenvolvimento.

Immanuel Wallerstein conta que chegou à explicação da economia-mundo ao procurar a unidade de medida mais extensa e que, por outro lado, se mantenha coerente. Mas, evidentemente, na luta que esse sociólogo, africanista ainda por cima, trava contra a história, a sua tarefa não está terminada. Dividir segundo o espaço é indispensável. Mas é necessário também uma unidade temporal de referência. Pois, no espaço europeu, sucederam-se várias economias-mundos. Ou melhor, a economia-mundo européia mudou várias vezes de forma desde o século XIII, deslocou o seu centro, redefiniu as suas periferias. Então não deveremos perguntar-nos qual é, para uma dada economia-mundo, a unidade temporal de referência mais longa e que, a despeito da sua duração e das múltiplas alterações, conserva, ao longo do tempo, uma inegável coerência? De fato, sem coerência não há medida, quer se trate do espaço, ou do tempo.

A ECONOMIA-MUNDO EM FACE DAS DIVISÕES DO TEMPO

O tempo, tal como o espaço, divide-se. O problema será, através dessas divisões em que os historiadores são exímios, melhor situar cronologicamente e melhor compreender os monstros históricos que foram as economias-mundos. Tarefa na verdade pouco fácil, pois estas, na sua lenta história, admitem apenas datas aproximadas: determinada expansão pode fixar-se em mais ou menos dez ou vinte anos, ou mais; determinada centragem ou recentragem leva mais de um século para se completar. Bombaim, cedida aos ingleses pelo governo português em 1665, espera mais de um século para suplantar a praça comercial de Surat, em torno da qual girara durante muito tempo a atividade da Índia ocidental[113]. Estamos portanto em presença de histórias vagarosas, de viagens que nunca se completam e tão pouco férteis em acidentes reveladores, que nos arriscamos a não saber reconstituir-lhes o trajeto. Esses corpos enormes, quase imóveis, desafiam o tempo: a história leva séculos para construí-los e para destruí-los.

Outra dificuldade: a história conjuntural oferece-nos e impõe-nos os seus serviços, pois só ela pode iluminar nosso caminho. Ora ela se interessa bem mais pelos movimentos e pelos tempos curtos do que pelas flutuações e oscilações lentas que são os "indicadores" de que necessitamos. Teremos, portanto, numa explicação prévia, que ultrapassar estes movimentos curtos, aliás os mais fáceis de detectar e de interpretar.

Os ritmos conjunturais

Há uns cinqüenta anos as ciências humanas descobriram uma verdade, ou seja, que toda a vida dos homens flutua, oscila, ao sabor de movimentos *periódicos*, infinitamente repetidos. Estes movimentos, em concordância ou em conflito, evocam as imagens de cordas ou lâminas vibratórias pelas quais se inicia nossa aprendizagem escolar. G. H. Bousquet[114] dizia, já em 1923: "Os diversos aspectos do movimento social [têm] uma forma ondulada, rítmica, não invariável ou com variações regulares, mas com períodos em que [sua] intensidade diminui ou aumenta". Por "movimento social" devemos entender todos os movimentos que animam uma sociedade, constituindo o conjunto destes movimentos *a*, ou melhor, *as* conjunturas. Pois, há múltiplas conjunturas, que afetam a economia, a política, a demografia, mas também as tomadas de consciência, as mentalidades coletivas, uma criminalidade com seus altos e baixos, as sucessivas escolas artísticas, as correntes literárias, até as modas (a do vestuário, tão fugaz no Ocidente, onde está ligada estritamente ao factual). Só a conjuntura econômica foi estudada a sério, quando não levada às suas últimas conclusões. A história conjuntural é portanto muito complexa e incompleta. E perceberemos isso no momento de tirar conclusões.

Por agora, ocupemo-nos apenas da conjuntura econômica, sobretudo a dos preços, pela qual se iniciou uma enorme pesquisa. Sua teoria foi estabelecida por

volta de 1929-1932 pelos economistas, segundo os dados atuais. Os historiadores seguiram seus passos: graças a nós, a elucidação foi subindo a encosta do tempo. Inferiram-se noções, conhecimentos, toda uma linguagem. O movimento oscilatório de conjunto foi dividido em movimentos particulares, distinguindo-se cada um deles com seu indicador, seu período, seu significado eventual[115].

O movimento sazonal, que ocasionalmente ainda tem um papel a desempenhar (como na época da seca do verão de 1976), em geral submerge nas nossas densas economias atuais. Mas, no passado, não era tão apagado, pelo contrário: más colheitas ou penúrias podiam, em alguns meses, criar uma inflação comparável à revolução dos preços de todo o século XVI! Os pobres viam-se obrigados a viver o mais restritamente possível até a colheita seguinte. A única vantagem do movimento era a de desaparecer depressa. Depois da tempestade, como diz Witold Kula, o camponês polaco, tal como o caracol, saía de novo da casca[116].

Os outros movimentos, é preferível dizes *ciclos*, implicam períodos bastante mais longos. Para os distinguir, foram-lhes atribuídos nomes de economistas: o *Kitchin* é um ciclo curto de 3 ou 4 anos; o *Juglar*, ou ciclo intradecenal (o calcanhar-de-aquiles da economia do *Ancien Régime*), dura entre 6 e 8 anos; o *Labrousse* (também chamado *interciclo* ou *ciclo interdecenal*) dura 10 a 12 anos, ou até mais; é a sucessão da curva descendente de um Juglar (isto é, 3 ou 4 anos) e de um Juglar completo que falha o seu movimento de ascensão e se torna plano: isto é, ao todo, meio Juglar mais um Juglar inteiro. O exemplo clássico do *Labrousse* é o interciclo que impõe a sua depressão e a sua estagnação de 1778 a 1791, no limiar da Revolução Francesa para cujo desencadeamento certamente contribuiu. O hiperciclo ou *Kuznets*, duplo ciclo de Juglar, dura, por sua vez, uns vinte anos. O *Kondratieff*[117] avalia-se em meio século ou mais: um Kondratieff inicia-se em 1791, culmina por volta de 1817 e regride até 1851, quase até o limiar do que seria, na França, o Segundo Império (1852-1870). Enfim, não há movimento cíclico mais longo do que o *trend* secular, na verdade muito pouco estudado, e ao qual logo voltarei mais detidamente. Enquanto ele não for examinado com rigor e não for recuperado em toda a sua importância, a história conjuntural, por mais obras que tenha inspirado, permanecerá terrivelmente incompleta.

Claro que todos estes ciclos são contemporâneos, sincrônicos; eles coexistem, misturam-se, somam os seus movimentos ou subtraem-nos às oscilações do conjunto. Mas, mediante um jogo tecnicamente fácil, podemos dividir o movimento global em movimentos particulares, fazer desaparecer estes ou aqueles em benefício apenas de um movimento privilegiado que se deseje esclarecer.

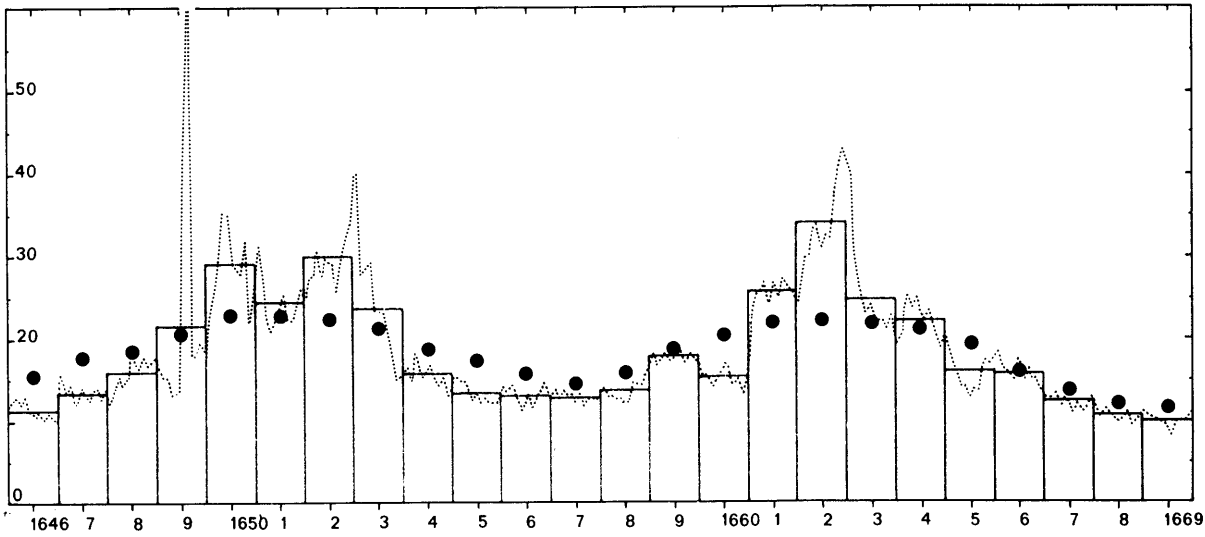
O problema decisivo, de início, é saber se os ciclos detectados pela observação econômica *atual* existem ou não nas economias antigas, pré-industriais. Por exemplo, terá havido Kondratieff antes de 1791? Diz-nos um historiador, com muita malícia, que, quando procuramos antes do século XIX esta ou aquela forma de ciclo, temos quase a certeza de encontrá-la[118]. O alerta é útil, sob condição de não ignorar a importância do que está em jogo. Com efeito, embora os ciclos atuais se assemelhem bastante aos ciclos de outrora, há uma certa continuidade entre economias antigas e economias novas: podem ter atuado regras análogas às que encontramos associadas às experiências atuais. E se o leque das flutuações se abre diferentemente, se elas funcionam de maneira diferente umas em relação às outras,

pode-se observar uma evolução significativa. Não creio, portanto, que a detecção, por Pierre Chaunu, de ciclos de Kitchin nos tráficos do porto sevilhano do século XVI seja um detalhe sem conseqüências[119]. Ou que os Kondratieff que se sucedem nas curvas de preços dos cereais e do pão em Colônia[120], de 1368 a 1797, não constituam um testemunho decisivo sobre esse problema primordial da continuidade.

Flutuações e espaços de ressonância

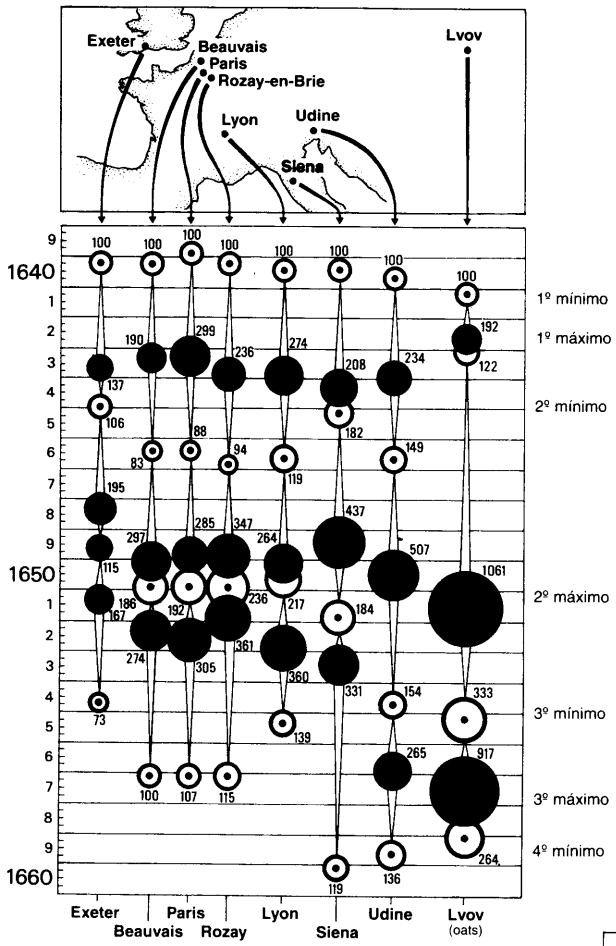
Os preços (para os séculos pré-industriais utilizamos de preferência os preços dos cereais) variam incessantemente. Observáveis desde cedo, essas flutuações são sinal da instalação precoce, na Europa, de redes de mercados, já que essas flutuações se apresentam de forma quase sincrônica em territórios bastante vastos. A Europa dos séculos XV, XVI e XVII, embora longe de um concerto perfeito, obedece já, com toda a evidência, a ritmos de conjunto, a uma ordem.

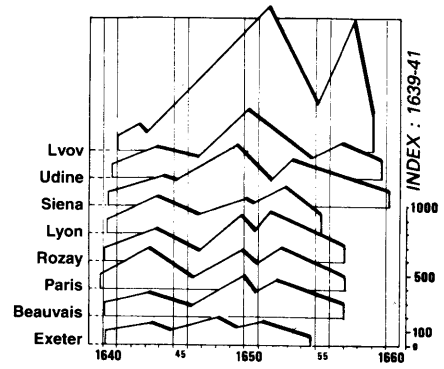
E foi precisamente o que desencorajou o historiador dos preços e salários: ele procurava reconstituir séries inéditas, mas era sempre, para voltar a ouvir, termina-



7. COMO DECOMPOR OS PREÇOS EM DIVERSOS MOVIMENTOS

Sobrepostos neste gráfico, três registros diferentes dos preços do sesteiro de frumento nos Halles de Paris:
— em pontilhado, o movimento mensal. Bastante calmo em anos normais, eleva-se em tempos de escassez e dificuldades de abastecimento;
— em traço cheio, o movimento em escada das médias anuais calculadas por anos-colheitas (agosto-julho); alternância dos anos ruins (1648-1649 a 1652-1653; a Fronda, 1661-1662; o advento de Luís XIV) e das boas colheitas;
— em pontos grandes, calculados a partir das médias móveis em sete anos, os movimentos cíclicos (1645-1646 a 1655-1656 e 1656-1667 a 1668-1669). A passagem para estes grandes movimentos cíclicos incorpora a flutuação dos preços nas evoluções do trend *secular.*





8. HÁ ONDAS DE PROPAGAÇÃO DOS PREÇOS?
AS CRISES DO TRIGO NA EUROPA, 1639-1660

*No gráfico da esquerda, imaginado e realizado por Frank Spooner (*Cambridge Economic History, *1967, IV, p. 468), os círculos pretos assinalam os máximos de quatro crises sucessivas; estas assolam todo o espaço europeu, do Atlântico à Polônia. A base 100 corresponde ao período que vai do último trimestre de 1639 ao primeiro trimestre de 1641. O segundo gráfico, embaixo (Laboratório da École des Hautes Études), representa mais esquematicamente as mesmas ondas de preços.*

do o trabalho, uma canção já conhecida. O que uma investigação diz, a seguinte repete. O mapa da página ao lado, tirado da *Cambridge Modern Economic History*[121], mostra esses uníssonos, como se as ondas de preços, algumas convexas e outras côncavas, se propagassem através do espaço europeu, a ponto de se poder representar o seu traçado no solo como em mapas de meteorologia se representa o deslocamento das curvas isobáricas. Frank C. Spooner tentou tornar visível este processo e o gráfico que concebeu ilustra bastante bem o problema, embora não o resolva. Com efeito, para o resolver seria necessário detectar o epicentro dessas ondas em movimento, supondo que ele exista. Será plausível? Para Pierre Chaunu, "se existe um primeiro esboço de economia-mundo no século XVI..., a universalidade das flutuações [parece] realmente nascer em algum lugar entre Sevilha e Vera Cruz"[122]. Se fosse preciso escolher, eu antes veria essa vibração conjuntural nascer, pelo menos repercutir-se a partir de Antuérpia, a cidade do Escalda estando então no centro das trocas da Europa. Mas talvez a realidade seja complicada demais para admitir um centro único, seja ele qual for.

Estes preços que flutuam quase juntos são, em todo caso, o melhor testemunho da coerência de uma economia-mundo penetrada pela troca monetária e que se desenvolve sob o signo já organizador do capitalismo. A rapidez de sua propagação, de sua "equilibração", é a prova da eficácia das trocas, à velocidade permitida pelos meios de transporte da época. Mas nem por isso os correios especiais deixam de se apressar, exaurindo seus cavalos na corrida para as grandes praças de mercado, depois de cada feira internacional, levando notícias úteis, a lista das cotações, mais os maços de letras de câmbio cujo destino é correr. E as más notícias, principalmente o anúncio de penúrias locais, ou de falências comerciais mesmo distantes, têm asas. Em Livorno, porto ativo mas certamente não um centro da vida européia, em setembro de 1751[123], "o grande número de falências ocorridas em diversas cidades causou um mal considerável ao comércio desta, que acaba de receber novo golpe com a bancarrota que os senhores Leake e Prescot declararam em S. Petersburgo, e que se diz ser de quinhentos mil rublos. Teme-se que [o comércio de Livorno] também sofra muito com a resolução tomada pelos genoveses de restabelecer as taxas do porto de Gênova". Tais notícias nos fazem constatar a unidade e, forçosamente, a unidade conjuntural da Europa. Tudo se move mais ou menos compassadamente. Mas o mais curioso é que o ritmo da conjuntura européia transcende os limites estritos da sua economia-mundo, que ela já tem, fora das suas fronteiras, um certo poder de telecomando. Os preços de Moscou, na medida em que os conhecemos, alinham-se, no século XVI, pelos do Oeste, provavelmente por intermédio dos metais da América que, lá como em outros lugares, servem de "correias de transmissão". Também os preços otomanos, e pelas mesmas razões, estão em concordância com os da Europa. A América, pelo menos a Nova Espanha e o Brasil, onde os preços flutuam, segue também esse modelo longínquo. Louis Dermigny chega a escrever: "A correlação Atlântico-Pacífico demonstrada por Pierre Chaunu[124] não vale só para Manila" [125]. Com efeito, o preço europeu propagaria seu ritmo até mesmo para além da rota do galeão de Manila, particularmente até Macau. E sabemos, graças aos estudos de Aziza Hazan, que também na Índia a inflação européia do século XVI teve eco, com uma defasagem que seria de uns vinte anos[126].

É evidente o interesse destas constatações: se o ritmo dos preços imposto ou retransmitido é verdadeiramente sinal de dominação ou de vassalagem, como penso, a irradiação da economia-mundo criada a partir da Europa ultrapassa muito cedo os limites mais ambiciosos que se possa atribuir-lhe. E isso nos faz voltar a atenção para as *antenas* que uma economia-mundo vencedora lança para além de si própria, verdadeiras linhas de alta tensão de que o comércio do Levante certamente é o melhor exemplo. Tentemos (inclusive I. Wallerstein) a subestimar este tipo de trocas, a considerá-las acessórias por incidirem apenas sobre objetos de luxo, a tal ponto que poderiam ser suprimidas sem qualquer prejuízo para a vida das populações. Sem dúvida. Mas, alojadas no coração do mais sofisticado capitalismo, têm *conseqüências* que, essas sim, se ramificam até a vida mais cotidiana. Sobre os preços, mas não apenas sobre eles. Também isso volta nossa atenção, uma vez mais, para a moeda e para os metais preciosos, instrumentos de dominação, armas de guerra mais do que se costuma admitir.

O trend *secular*

Na lista dos ciclos, o recorde de duração é do *trend* secular, da tendência secular, certamente o mais desprezado de todos os ciclos. Em parte porque os economistas, geralmente, só se interessam pela conjuntura curta — "uma análise de longo período puramente econômica não tem sentido", escreve André Marchal[127]. Em parte porque a sua lentidão o dissimula. Ele se apresenta como um piso em que se apoiaria o conjunto dos preços. Se o piso se inclina ligeiramente para cima ou para baixo ou permanece horizontal, notar-se-ia muito, uma vez que os outros movimentos dos preços, os da conjuntura breve, sobrepõem a essa curva de base suas linhas muito mais movimentadas, com subidas e descidas abruptas? Não será o *trend* secular de certo modo apenas o resíduo dos outros movimentos, o que resta quando os eliminamos pelo cálculo? Promovê-lo ao papel de "indicador" (não digo ainda de causa eficiente) não seria correr o risco (como para as fases A e B de Simiand, mas com uma amplitude cronológica muito diferente) de ocultar os problemas reais? E, afinal, o *trend* secular existe?

Vários economistas, vários historiadores não estão longe de afirmar que *não*. Ou, mais simplesmente, penso eu, de fazer como se ele não existisse. E se estes prudentes e estes céticos estiverem errados? A abertura, evidente desde 1974 mas iniciada já antes dessa data, de uma crise longa, anormal, desconcertante, acaba de fazer, de repente, a atenção dos especialistas voltar-se para o longo prazo. Léon Dupriez abriu fogo multiplicando advertências e constatações. Michel Lutfalla fala até mesmo de "uma volta a Kondratieff". Por sua vez, Rondo Cameron[128] propõe ciclos por ele batizados de "logísticos", de 150 a 350 anos de duração. Mas, denominações à parte, em que eles diferem verdadeiramente do *trend* secular? O momento, portanto, é propício para nos arriscarmos a nos pronunciar a favor do *trend* secular.

Pouco perceptível no momento, mas seguindo seu caminho, sempre numa mesma direção, o *trend* é um processo *cumulativo*. Acrescenta-se a si mesmo; tudo

se passa como se ele fosse elevando pouco a pouco a massa dos preços e das atividades econômicas até o momento em que, no sentido inverso, com a mesma obstinação, põe-se a trabalhar por sua baixa geral, imperceptível, lenta, mas prolongada. Ano a ano, ele quase não conta; século após século, revela-se um ator importante. Assim, se tentássemos medir melhor o *trend* secular e sobrepô-lo sistematicamente à história européia (como Wallerstein lhe sobrepôs o esquema espacial da economia-mundo), poderíamos extrair certas explicações a propósito das correntes econômicas que nos arrastam, a que somos submetidos, ainda hoje, sem que sejamos capazes de compreendê-las exatamente nem de termos certeza quanto aos remédios a lhes aplicar. Não tenho, obviamente, nem a intenção nem a possibilidade de improvisar uma teoria do *trend* secular; no máximo, tentarei retomar os dados dos livros clássicos de Jenny Griziotti Krestchmar[129] e de Gaston Imbert[130] e assinalar as suas eventuais conseqüências. Uma maneira de definir os problemas, não de os resolver.

Um ciclo secular, como qualquer outro ciclo, tem um ponto de partida, um pico, um ponto de chegada, mas sua determinação, dado o traçado pouco acidentado da curva secular, mantém-se bastante aproximativa. Se pensarmos em seus picos, diremos *cerca de* 1350, *cerca de* 1650... Segundo os dados atualmente admitidos[131], distinguem-se quatro ciclos seculares sucessivos *no que se refere à Europa*: 1250 [1350] 1507-1510; 1507-1510 [1650] 1733-1743; 1733-1743 [1817] 1896; 1896 [1974?]... A primeira e a última data de cada um desses ciclos marcam o início da subida e o fim da descida; a data média entre colchetes assinala o ponto culminante, lugar das inversões da tendência secular, o que equivale a dizer *da crise*.

De todos esses marcos cronológicos, o primeiro é, de longe, o menos seguro. Em vez de 1250, eu escolheria, como ponto de partida, o princípio do século XII. A dificuldade vem de que o registro dos preços, muito imperfeito nesses tempos distantes, não dá qualquer certeza, mas o início da enorme expansão dos campos e das cidades do Ocidente, as expedições das cruzadas, aconselhariam a recuar em pelo menos cinqüenta anos o início do impulso europeu.

Esta discussão e essas definições não são vãs: indicam de antemão que é difícil, por dispormos apenas de três ciclos seculares e estando o quarto (se não estivermos enganados quanto à ruptura dos anos setenta) apenas na metade do seu percurso, julgar sobre a duração comparada desses ciclos. Parece, porém, que essas intermináveis ondas de fundo tendem a se abreviar. Deveremos atribuir o fato a uma aceleração da história a que podemos atribuir muito, até demais, como se atribui aos ricos?

Não é esse o nosso problema. É, repetimos, saber se esse movimento ilegível para os contemporâneos registra, ou pelo menos esclarece, o destino longo das economias-mundos; se estas, a despeito do seu peso e da sua duração, ou por causa do seu peso e da sua duração, chegam a esses movimentos, os mantêm, submetem-se a eles e, explicando-os, explicam-se através deles. Seria ótimo se fosse exatamente assim. Sem forçar a explicação e para abreviar o debate, contentar-me-ei em colocar-me nos sucessivos observatórios oferecidos pelos picos de 1350, 1650, 1817 e 1973-1974. Em princípio, esses observatórios situam-se na junção de dois processos, de duas paisagens contraditórias. Não os escolhemos, mas os aceitamos a partir de cálculos que não fomos nós que fizemos. Seja como for, é um fato que as ruptu-

ras que eles registram voltam a encontrar-se, decerto não por acaso, nas periodizações de diversas ordens adotadas pelos historiadores. Se elas correspondem também a rupturas significativas da história das economias-mundos européias, não é por termos forçado nossas observações em um sentido ou outro.

Uma cronologia explicativa das economias-mundos

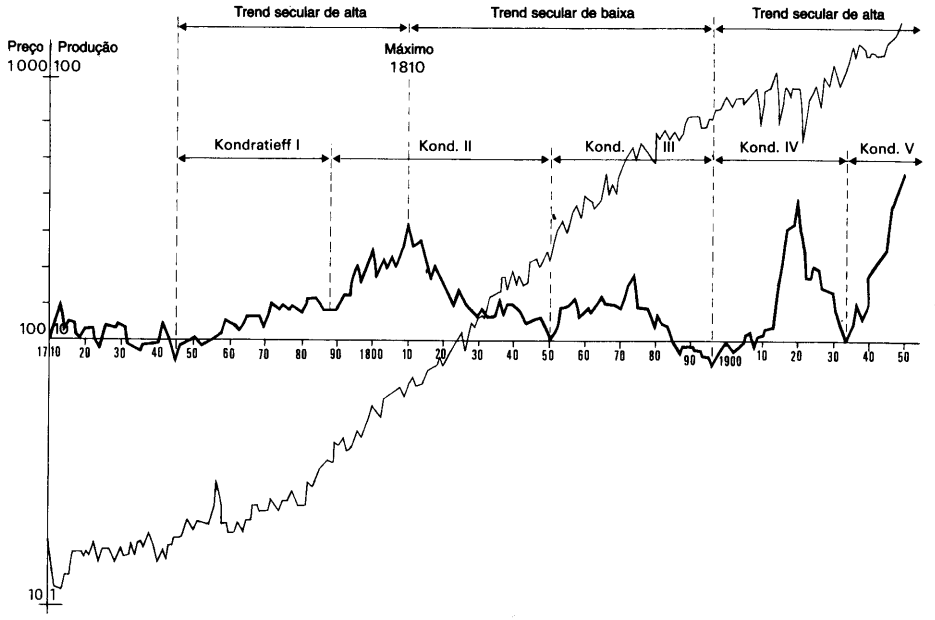
O horizonte que se descobre a partir desses quatro picos não pode explicar toda a história da Europa, mas se esses pontos tiverem sido judiciosamente identificados, deverão sugerir e quase garantir, uma vez que correspondem a situações análogas, comparações úteis através do conjunto das experiências em questão.

Em 1350, a Peste Negra acrescenta suas calamidades à lenta e poderosa desaceleração iniciada muito antes do meio do século. A economia-mundo européia dessa época junta à Europa terrestre central e ocidental os mares do Norte e o Mediterrâneo. Com toda a evidência, esse sistema Europa-Mediterrâneo passa por uma crise profunda; a Cristandade, perdendo o gosto ou a possibilidade das Cruzadas, esbarra na resistência e na inércia do Islã, a quem cedeu o último posto importante da Terra Santa, São João de Acre, em 1291; em 1300, as feiras de Champagne, a meio caminho entre o Mediterrâneo e o mar do Norte, estão em declínio; em 1340, interrompe-se, o que é sem dúvida igualmente grave, a rota "mongol", a rota da seda, via de comércio livre para Veneza e para Gênova, para além do mar Negro até a Índia e a China. O anteparo islâmico transposto por essa via de troca volta a ser uma realidade e impõe-se aos navios cristãos a obrigação de regressarem aos portos tradicionais do Levante, na Síria e no Egito. Por volta de 1350, a Itália começa também a se industrializar. Ela tingia o pano cru do Norte para o revender no Oriente, mas começa a fabricá-lo. A *Arte della Lana* vai dominar Florença. Em suma, já não estamos na época de S. Luís. O sistema europeu, que se dividira entre o pólo nórdico e o pólo mediterrânico, pende para o Sul e afirma-se a primazia de Veneza: operou-se uma centragem a seu favor. A economia-mundo que gira a seu redor vai assegurar a sua prosperidade relativa, em breve esplendorosa numa Europa enfraquecida, em evidente regressão.

Trezentos anos mais tarde, em 1650, termina (depois de um "verão de São Martinho" entre 1600 e 1630-1650) a prolongada prosperidade do longo século XVI. É a América mineira que protesta? Ou a conjuntura que prega uma de suas peças? Uma vez mais, num ponto preciso do tempo, identificado como uma inversão secular, uma *grande* degradação da economia-mundo é visível. Enquanto o sistema mediterrânico já tinha acabado de se deteriorar, a começar pela Espanha e pela Itália, demasiado ligadas aos metais preciosos da América e às finanças do imperialismo dos Habsburgo, o novo sistema atlântico, por sua vez, se desregula, entra em pane. Este refluxo geral é a "crise" do século XVII, tema clássico de disputas, mas sem conclusões. Ora, é o momento em que Amsterdam, já no centro do mundo quando começa o século XVII, instala-se nele triunfalmente. Doravante, o Mediterrâneo está efetivamente fora da grande história de que tivera, durante séculos, a propriedade quase exclusiva.

1817: a exatidão da data não deve criar ilusões. A inversão secular anuncia-se na Inglaterra a partir de 1809, 1810; na França, com as crises dos últimos anos da experiência napoleônica. E, para os Estados Unidos, 1812 é o verdadeiro início da mudança de tendência. Também as minas de prata do México, esperança e cobiça da Europa, são atingidas brutalmente pela revolução de 1810 e, se não se recuperam em seguida, a conjuntura tem alguma responsabilidade. E na Europa e no mundo está em falta o metal branco. O que se abala, então, é uma ordem econômica do mundo todo, da China às Américas. A Inglaterra está no centro desse mundo e é inegável que ela sofre, apesar da sua vitória, que levará anos para recuperar o fôlego. Mas tomou o primeiro lugar que ninguém lhe contesta (a Holanda desapareceu do horizonte), que ninguém lhe poderia arrebatar.

E 1973-1974?, perguntarão. Trata-se de uma crise curta da conjuntura, como parecem acreditar a maioria dos economistas? Ou teremos o privilégio, aliás bem pouco invejável, de ver com nossos olhos o século declinar? Assim sendo, as políticas de curto prazo, admiravelmente pontuais, dos príncipes da política e dos especialistas da economia correriam o risco de ser inúteis para curar uma doença cujo fim os filhos dos nossos filhos não veriam. A atualidade nos faz sinal incitando-nos



9. CICLOS KONDRATIEFF E *TREND* SECULAR

Este gráfico destaca, a propósito dos preços ingleses de 1700 a 1950, os dois movimentos: ciclos Kondratieff e trend *secular. Acrescentou-se a curva da produção; note-se a sua discordância com relação à curva dos preços. (Segundo Gaston Imbert,* Des mouvements de longue durée Kondratieff, *1959, p. 22)*

imperiosamente a colocar a questão. Mas, antes de cedermos a esse comando, é preciso abrir um parêntese.

Kondratieff e trend *secular*

O *trend* secular, já o dissemos, acarreta movimentos que não têm nem seu fôlego, nem sua longevidade, nem sua discrição. Jorram verticalmente, são vistos facilmente, mostram-se. A vida cotidiana, hoje como ontem, é atravessada por esses movimentos vivos, que deveriam ser todos acrescentados ao *trend* para se avaliar seu conjunto. Mas, para o nosso objetivo, limitar-nos-emos a introduzir apenas os respeitáveis Kondratieff que, também eles, têm fôlego, uma vez que a cada um corresponde, *grosso modo*, um bom meio século, o tempo de duas gerações, uma em boa, outra em má conjuntura. Se juntarmos esses dois movimentos, o *trend* secular e o Kondratieff, disporemos de uma música conjuntural longa, em duas vozes. Isso complica nossa primeira observação, mas também a reforça, porquanto os Kondratieff, contrariamente ao que se costuma dizer, não surgem no teatro europeu em 1791, mas séculos antes.

Acrescentando os seus movimentos à subida ou à descida do *trend* secular, os Kondratieff ou o reforça ou o atenuam. Uma em cada duas vezes, o pico de um Kondratieff coincide com um pico do *trend*. É o que acontece em 1817. É o que acontece (se não me engano) em 1973-1974; talvez em 1650. Entre 1817 e 1971, teria havido dois picos independentes de Kondratieff: 1873, 1929. Se estes dados estivessem ao abrigo de qualquer crítica, o que certamente não é o caso, diríamos que em 1929 a ruptura, na origem da crise mundial, foi apenas a inversão de um Kondratieff simples, tendo o seu ramo ascendente, com origem no ano de 1896, atravessado os últimos anos do século XIX, a Primeira Guerra Mundial e os dez anos cinzentos do pós-guerra, para chegar ao pico de 1929. A inversão de 1929-1930 surpreendeu tanto os observadores e os especialistas, estes ainda mais perplexos do que aqueles, que se tentou um imenso esforço de compreensão, do qual o livro de François Simiand constitui uma das melhores provas.

Em 1973-1974, houve uma inversão de um novo Kondratieff cuja origem se situa por volta de 1945 (isto é, um ramo ascendente de cerca de um quarto de século, segundo a normal), mas não terá havido além disso, como em 1817, uma inversão do movimento secular, portanto uma dupla inversão? Sou tentado a acreditar que sim, embora nada o demonstre. E se este livro cair algum dia nas mãos de um leitor, depois do ano 2000, talvez ele se divirta com estas linhas, como eu me diverti, com um pouco de consciência pesada, com uma bobagem saída da pena de Jean-Baptiste Say.

Dupla ou simples, a inversão dos anos de 1973-1974 abriria uma longa regressão. Aqueles que viveram a crise de 1929-1930 guardaram a lembrança de um furacão inesperado, sem precedentes e relativamente breve. A crise atual, que não nos larga, é mais sinistra, como se não conseguisse mostrar seu verdadeiro rosto, encontrar seu nome e o modelo que a explicasse e nos tranqüilizasse; não é o furacão, é antes a inundação, com a subida lenta e desesperadora das águas ou o céu obstina-

damente carregado de nuvens. Todas as camadas da vida econômica, todas as lições da experiência, presentes e passadas, são afetadas. Pois, paradoxalmente, há regressão, desaceleração da produção, desemprego, mas os preços continuam a subir em flecha, contrariamente às antigas regras. Nem por isso batizar o fenômeno de *estagflação* explica. O Estado, que por toda parte se faz passar por providência, que se tornara mestre das crises curtas seguindo as lições de Keynes e se julgava armado contra um retorno de catástrofes como a de 1929, será ele responsável pelas extravagâncias de crise em razão de seus próprios esforços? Ou serão as defesas e a vigilância operárias a barreira que explica o aumento obstinado dos preços e dos salários apesar de tudo? Léon-H. Dupriez[132] coloca essas questões sem poder resolvê-las. Não sabemos qual a última palavra e, tal como ele, o significado exato desses ciclos longos que parecem obedecer a certas leis ou regras tendenciais que desconhecemos.

A conjuntura longa explica-se?

Os economistas e os historiadores constatam, descrevem os movimentos conjunturais, estão atentos à maneira como eles se sobrepõem, tal como a maré — diz-se a partir de François Simiand — leva no seu próprio movimento o movimento das ondas; estão também atentos às suas múltiplas conseqüências. E espantam-se sempre com sua amplitude e sua sempiterna regularidade.

Mas nunca tentaram explicar por que eles se impõem, se desenvolvem e se repetem. A única observação feita neste sentido diz respeito à oscilação dos Juglar, que, segundo Jevons, estaria ligada às manchas solares! Ninguém acreditará nesta correlação íntima. E como explicar os outros ciclos? Não apenas os que registram as variações de preços, mas os que dizem respeito à produção industrial (vejam-se as curvas de W. Hoffman), ou o ciclo do ouro brasileiro no século XVIII, ou o ciclo bissecular da prata mexicana (1696-1900), as oscilações do tráfico do porto de Sevilha no tempo em que ele determina o ritmo de toda a economia do Atlântico. Sem contar os movimentos longos da população que coincidem com as variações do *trend* secular e talvez sejam tanto conseqüências como causas. Sem contar o fluxo dos metais preciosos, sobre o qual historiadores e economistas tanto trabalharam. Também aí, dada a densidade das ações e interações, convém desconfiar de um determinismo demasiado simples: a teoria quantitativa desempenha seu papel, mas eu acho, como Pierre Vilar, que qualquer crescimento econômico pode criar a sua moeda e o seu crédito[133].

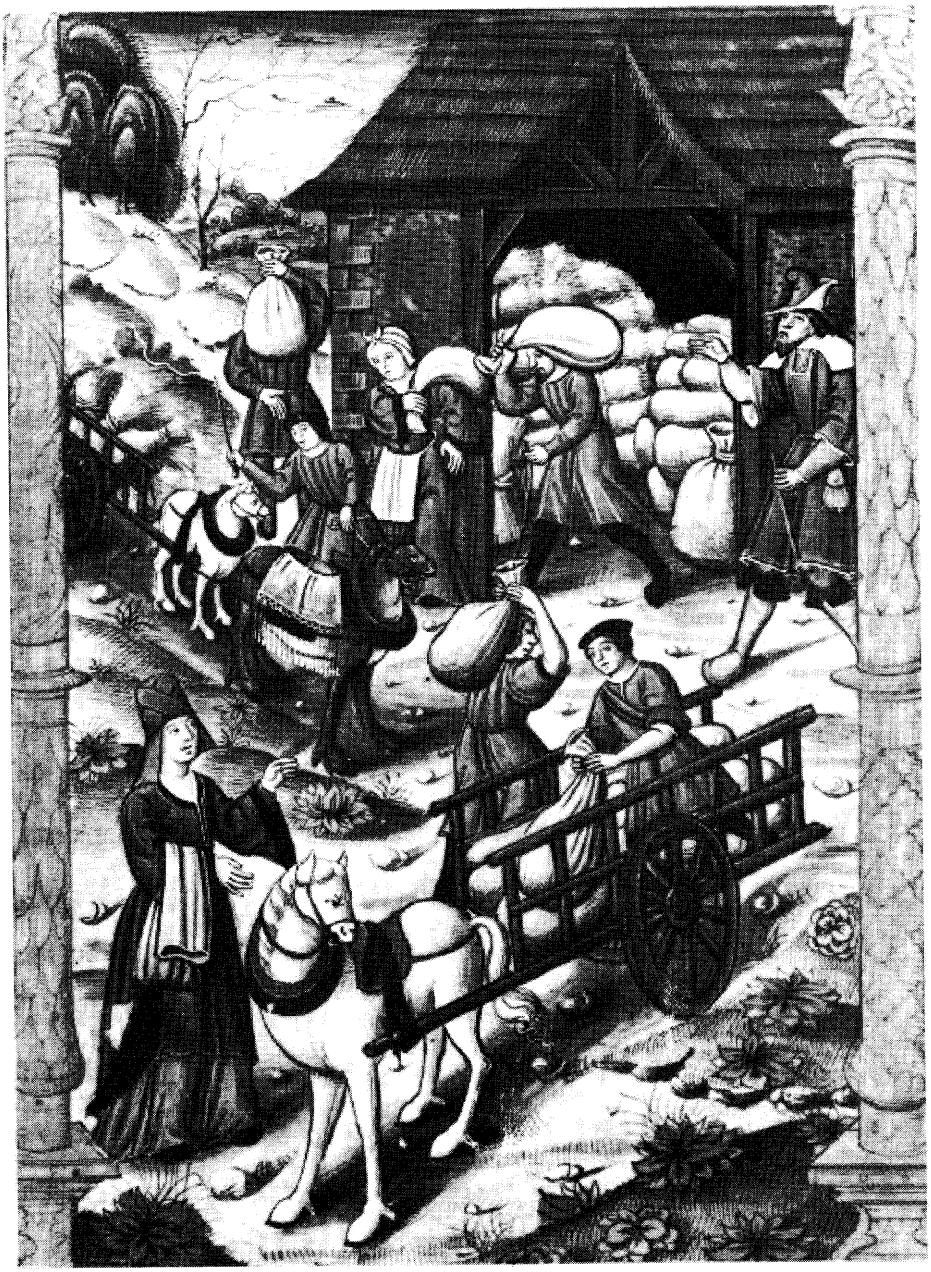
Para deslindar, não digo resolver, o impossível problema, é preciso nos reportarmos em espírito aos movimentos vibratórios e periódicos da física elementar. O movimento é sempre a conseqüência de uma percussão externa e da resposta do corpo que a percussão fez vibrar, seja uma corda ou uma lâmina... As cordas do violino vibram sob o arco. Naturalmente, uma vibração pode acarretar outra: a tropa que marcha cadenciadamente deve romper o ritmo quando chega a uma ponte, senão a ponte também vibraria e, em determinadas condições, poderia quebrar como vidro. Imaginemos, portanto, na complexidade da conjuntura, um movimento repercutindo sobre outro, depois sobre um segundo, e assim sucessivamente.

O mais importante impacto é, decerto, o das causas externas, exógenas. A economia do *Ancien Régime*, como diz Giuseppe Palomba, está sujeita ao *calendário*, o que significa milhares de obrigações, de percussões devidas às colheitas, é óbvio; mas, para darmos um exemplo, inverno também não é a estação por excelência dos trabalhos do artesão? Há também, fora da vontade dos homens e das autoridades que os dirigem, as abundâncias e as penúrias, as oscilações do mercado capazes de se propagar, as flutuações do comércio longínquo e as conseqüências que ele acarreta para os preços "internos": todo encontro do exterior com o interior é uma brecha ou um ferimento.

Mas tanto quanto a percussão externa conta o meio em que ela se exerce: qual é o corpo (palavra que não convém perfeitamente) que, sendo sede do movimento, impõe-lhe seu período? Guardei a lembrança distante (1950) de uma conversa com Urbain, professor de economia na universidade de Louvain, cuja preocupação constante era ligar a oscilação dos preços à superfície ou ao volume que ela afetava. Para ele, só os preços de uma mesma superfície vibratória eram comparáveis. Com efeito, o que vibra sob o impacto dos preços são redes previamente estabelecidas que, para mim, constituem as superfícies vibratórias por excelência, as *estruturas* dos preços (num sentido por certo não é exatamente o que lhe dá Léon-H. Dupriez). O leitor está vendo bem a afirmação à qual eu tendo: a economia-mundo é a superfície vibratória de maior extensão, aquela que não apenas acolhe a conjuntura, mas que, a uma certa profundidade, a um certo nível, a fabrica. Em todo caso, é ela que cria a *unicidade* dos preços em amplos espaços, tal como um sistema arterial distribui o sangue através de um corpo vivo. Ela é, em si, estrutura. Todavia, subsiste o problema de saber se, a despeito das coincidências que assinalei, o *trend* secular é, ou não, o indicador correto dessa superfície de escuta e de reflexão. Para mim, a vibração secular, inexplicável sem a superfície imensa mas limitada da economia-mundo, abre, rompe, volta a abrir os fluxos complexos da conjuntura.

Não tenho certeza de que a pesquisa histórica ou econômica esteja voltada hoje para esses problemas de grande envergadura. Dizia Pierre Léon[134]: "Os historiadores ficaram quase sempre indiferentes ao longo prazo".

No início da sua tese[135], Labrousse chegou mesmo a escrever: "Renunciamos a qualquer explicação do movimento de longo prazo". Para o intervalo de um entreciclo, pode-se, evidentemente, desprezar o *trend* secular. Mas Witold Kula[136] mantém-se atento aos movimentos de longo prazo que, "pela sua ação cumulativa, provocam transformações da estrutura". Só que está praticamente sozinho. Michel Morineau[137], na outra margem, pede que se devolva "ao tempo vivido seu sabor, sua densidade e sua substância factual". E Pierre Vilar[138] que não se perca de vista o curto prazo, pois isso seria "encobrir sistematicamente os choques, as lutas de classes; estas, tanto no regime capitalista como na economia do *Ancien Régime*, são reveladas no curto prazo". Não cabe tomar partido em tal discussão, uma discussão falsa, pois a conjuntura deve ser estudada em toda a sua espessura e seria lamentável não procurar os seus limites, de um lado no factual e no curto prazo, do outro no longo prazo e no secular. Curto prazo e longo prazo coexistem e são inseparáveis. Keynes, que construiu a sua teoria com base no curto prazo, disse, numa tirada muito repetida por outros que não ele: "A longo prazo estaremos todos mor-



A riqueza, no século XVI, é a acumulação de sacos de trigo. (Cânticos reais sobre a concepção, Paris, B.N., Ms. fr. 1537)

tos", observação que, humor à parte, é banal e absurda. Pois vivemos ao mesmo tempo no curto prazo e no longo prazo: a língua que falo, o ofício que exerço, minhas crenças, a paisagem humana que me rodeia, eu herdei; existiam antes de mim, existirão depois de mim. Também não concordo com Joan Robinson[139], que acha que o curto período "não é um período de tempo, mas um certo estado das coisas". Sendo assim, o que será do "longo período"? O tempo seria apenas aquilo que ele contém, aquilo que o povoa. Será possível? Mais razoavelmente, Beysade diz que o tempo não é "nem inocente, nem anódino"[140]; embora não crie seu conteúdo, atua sobre ele, dá-lhe uma forma, uma realidade.

Ontem e hoje

Para terminar este capítulo, que pretende ser apenas uma introdução teórica, ou, se preferirmos, uma formulação de problemática, deveríamos construir passo a passo uma tipologia dos períodos seculares, os que estão em alta, os que estão em baixa e as crises que marcam os seus pontos altos. Nem a economia retrospectiva nem a mais ousada história nos darão apoio nesta operação. E, além do mais, é possível que os estudos futuros deixem pura e simplesmente de lado esses problemas que tento formular.

Nestes três casos (subida, crise, descida), teríamos de classificar e dividir segundo os três círculos de Wallerstein, o que já nos dá nove casos diferentes, e, como distinguimos quatro *conjuntos* sociais — economia, política, cultura, hierarquia social —, chegamos a 36 casos. Finalmente, é de se prever que uma tipologia regular nos deixaria na mão; seria preciso, se tivéssemos as informações idôneas, fazer a distinção entre casos particulares muito numerosos. Prudentemente, ficaremos no plano das generalidades, por mais discutíveis e frágeis remorsos que elas sejam.

Simplifiquemos, então, sem muitos remorsos. Sobre as crises, as linhas precedentes disseram o que havia a dizer. As crises marcam o início de uma desestruturação: um sistema-mundo coerente que se desenvolveu com facilidade deteriora-se ou acaba de se deteriorar e um outro sistema vai nascer, com muitas tergiversações e atrasos. Essa ruptura apresenta-se como resultado de uma acumulação de acidentes, de avarias, de distorções. São estas passagens de um sistema para outro que tentarei esclarecer nos capítulos deste volume.

Se temos diante dos olhos as subidas seculares, então com certeza a economia e a ordem social, a cultura, o Estado se desenvolvem de forma evidente. Earl J. Hamilton, quando discutia comigo nos nossos longínquos encontros em Simancas (1927), costumava dizer: "No século XVI, todas as feridas se curam, todas as avarias se reparam, todos os recuos são compensados", e isso em todos os domínios: a produção em geral é boa, o Estado tem os meios de ação, a sociedade deixa crescer o reduzido contingente da sua aristocracia, a cultura segue seu caminho, a economia, que apóia a ascensão da população, complica os seus circuitos; estes, prestando-se à proliferação da divisão do trabalho, favorecem a alta dos preços; aumentam

as reservas monetárias, os capitais acumulam-se. Por outro lado, toda alta é conservadora; ela protege o sistema existente; favorece *todas as economias*. É durante esses aumentos que se tornam possíveis muitas centragens, como, no século XVI, a partilha entre Veneza, Antuérpia e Gênova.

Com as quedas prolongadas e insistentes, a paisagem muda: as economias saudáveis só se encontram no centro da economia-mundo. Há recuo, concentração em benefício de um único pólo; os Estados tornam-se briguentos, agressivos. Daí a "lei" de Frank C. Spooner, no que concerne à França que a economia em alta tende a dispersar, a dividir contra si mesma (veja-se durante as guerras religiosas), enquanto a conjuntura adversa aproximaria suas diversas partes em benefício de um governo aparentemente forte. Mas valerá esta lei para toda a França ao longo de todo o seu passado e valerá para os outros Estados? Quanto à alta sociedade, em tempos economicamente maus, ela luta, entrincheira-se, restringe o seu volume (casamentos tardios, emigração dos jovens excedentes, práticas anticoncepcionais precoces, como em Genebra no século XVII). Mas a cultura tem então o mais estranho dos comportamentos: se ela intervém com força (como o Estado) durante esses longos refluxos, decerto é porque uma das suas vocações é preencher as lacunas e as brechas do conjunto social (a cultura, "ópio do povo"?). Não será também porque a atividade cultural é a menos dispendiosa de todas? Observe-se que o Século de Ouro espanhol se afirma quando já há declínio da Espanha, por uma concentração da cultura na capital: o Século de Ouro é, antes de tudo, o esplendor de Madri, da sua Corte e dos seus teatros. E sob o regime esbanjador do conde-duque de Olivares, quantas construções apressadas, poderíamos mesmo dizer baratas! Não sei se a mesma explicação valeria para o século de Luís XIV. Mas acabo constatando que os recuos seculares favorecem as explosões, ou o que consideramos explosões, da cultura. Depois de 1600, os florescimentos do outono italiano, em Veneza, em Bolonha, em Roma. Depois de 1815, o romantismo que inflama a já velha Europa.

Essas afirmações lançadas precipitadamente colocam pelo menos os problemas habituais, não, a meu ver, o problema essencial. Sem o dizer o suficiente, colocamos em primeiro plano os progressos ou os recuos no topo da vida social, a cultura (a das elites), a ordem social (a dos privilegiados no vértice da pirâmide), o Estado ao nível do governo, a produção só na circulação, que veicula apenas uma parte dela, a economia nas zonas mais desenvolvidas. Sem querer e com a maior naturalidade do mundo, deixamos de lado, como todos os historiadores, a sorte dos mais numerosos, da enorme maioria dos seres vivos. Como, em linhas gerais, essas massas se comportam na alternância dos fluxos e refluxos seculares?

Paradoxalmente, pior quando tudo, segundo o diagnóstico da economia, vai melhor, quando o aumento da produção faz sentir os seus efeitos, multiplica o número de indivíduos, mas impõe uma sobrecarga aos mundos diversos da ação e do trabalho. Cava-se então um vazio, conforme mostrou Earl J. Hamilton[141], entre os preços e os salários que vão a reboque. Se nos reportarmos às obras de Jean Fourastié, de René Grandamy, de Wilhelm Abel e, mais ainda, às publicações de Phelps Brown e de Sheila Hopkins[142], fica claro que há então uma degradação dos *salários reais*. O progresso das altas esferas e o aumento do pontencial econômico foram pagos, portanto, pelo sacrifício de uma massa de homens, cujo número cres-

ce ao mesmo tempo ou mais depressa do que a produção. E, quando essa multiplicação dos homens, das suas trocas, dos seus esforços deixa de ser compensada pelo aumento da produtividade, talvez seja então que tudo se rompe, que se atinge a crise, o movimento invertido e o início do declínio. O que é estranho é que o refluxo das superestruturas acarreta uma melhoria da vida das massas, que os salários reais voltam a aumentar. Entre 1350 e 1450 situa-se pois, no período mais sombrio do declínio europeu, uma espécie de idade do ouro da vida cotidiana do povo.

Nessa perspectiva de uma história que se teria qualificado, no tempo de Charles Seignobos[143], como história "sincera", o maior acontecimento, um acontecimento com enormes conseqüências, na verdade uma ruptura decisiva, é que, com os meados do século XIX, no próprio movimento da Revolução Industrial, a longa ascensão que então se afirma não acarretará nenhuma deterioração profunda do bem-estar geral, mas um aumento da renda *per capita*. Talvez também não seja fácil pronunciar-se sobre esse problema. Mas podemos pensar que o enorme e brusco aumento da produtividade, devido à máquina, elevou de repente o teto das possibilidades. É no interior desse universo novo, durante mais de um século, que um crescimento sem precedentes da população mundial foi acompanhado por uma melhoria da renda *per capita*. Evidentemente, a ascensão social se alterou em suas modalidades. Mas o que acontecerá com a regressão que se inicia com insistência desde os anos sessenta do nosso século?

No passado, o bem-estar do povo que acompanhava as regressões seculares foi sempre pago por enormes sacrifícios prévios — pelo menos uns milhões de mortos, em 1350; uma séria estagnação demográfica no século XVII. Precisamente, essa redução de seres humanos e o abrandamento da tensão econômica desencadearam uma melhoria evidente para os sobreviventes, para aqueles que a peste ou o decréscimo havia poupado. A crise atual não se apresenta com os mesmos sintomas: prossegue um intenso aumento demográfico em escala mundial, a produção se desacelera, o desemprego incrusta-se e a inflação, no entanto, continua de vento em popa. De onde poderia vir então uma melhoria para as massas? Ninguém irá lamentar que o remédio cavalar de outrora — fome ou epidemias — seja eliminado pelos progressos da agricultura e da medicina, e mais uma certa solidariedade que distribui pelo mundo os recursos alimentares, na falta de outros. É de se perguntar, porém, se, a despeito das aparências e da tendência do mundo moderno a acreditar imperturbavelmente no crescimento contínuo, o problema atual não se coloca, *mutatis mutandis*, em termos antigos; se o progresso dos homens não alcançou (ou ultrapassou) o nível do possível generosamente aumentado no século passado pela Revolução Industrial; se, pelo menos provisoriamente, enquanto uma nova revolução, por exemplo a da energia, não tiver alterado os termos do problema, o número de homens poderá continuar aumentando sem resultados catastróficos.

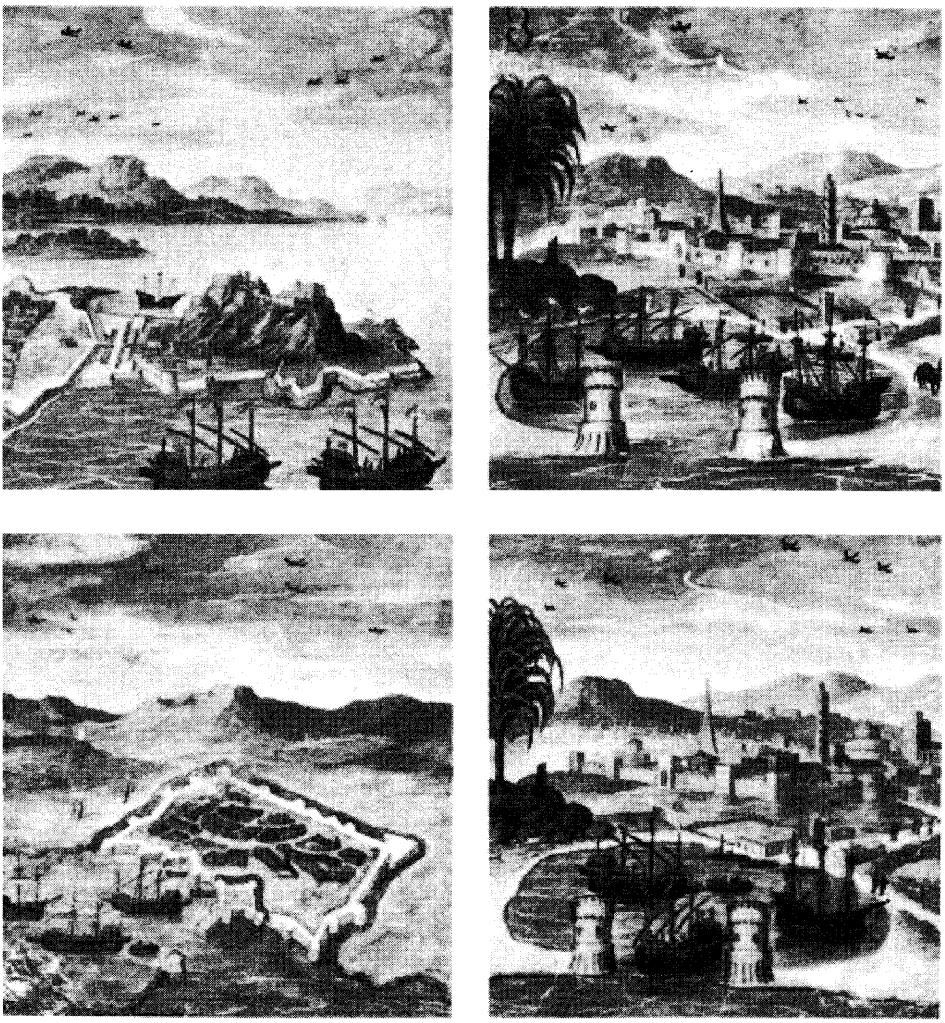
Capítulo 2

NA EUROPA, AS ECONOMIAS ANTIGAS DE DOMINAÇÃO URBANA: ANTES E DEPOIS DE VENEZA

Durante muito tempo, a economia-mundo européia foi equivalente ao corpo restrito de um Estado-cidade, quase ou completamente livre em seus movimentos, reduzido só ou quase só às suas próprias forças. Para compensar as suas fraquezas, utilizará muitas vezes as divergências que opõem espaços e grupos; jogará estes contra aqueles; apoiar-se-á em dezenas de cidades, ou de Estados, ou de economias que o servem, pois servi-lo é seu interesse ou sua obrigação.

Não podemos deixar de perguntar-nos como foi possível, a partir de centros tão pouco extensos, imporem-se e manterem-se tais dominações de raio imenso. Tanto mais que, no plano interno, o seu poderio é continuamente contestado, observado de muito perto por uma população governada com rigor, muitas vezes "proletarizada". E tudo em benefício de algumas famílias conhecidas por todos, alvos lógicos do descontentamento e que detêm — mas podem perder um dia — a totalidade do poder. Ainda por cima, essas famílias atacam-se umas às outras[1].

É verdade que a economia-mundo que envolve essas cidades é, por si, uma rede ainda frágil. E não menos verdade que, se a rede se rasga, o buraco pode ser reparado sem grande dificuldade. É uma questão de vigilância, de força empregada com conhecimento de causa. Mas será de outro modo que, mais tarde, agirá a Inglaterra de Palmerston ou de Disraeli? Para manter esses espaços demasiado vastos basta possuir pontos fortes (Cândia, tomada por Veneza em 1204; Corfu em 1383;



Quatro imagens do Império de Veneza: Corfu (no alto, à esquerda), a chave do Adriático; Cândia (no alto, à direita) que ela conservará até 1669; Famagusta (embaixo, à esquerda), na ilha de Chipre, perdida em 1571; Alexandria (embaixo, à direita), que é a porta do Egito e do comércio de especiarias. Estas imagens, bastante fantasiosas, fazem parte de cerca de vinte miniaturas que ilustram as viagens de um nobre veneziano ao Levante, em 1570-1571. (B.N.)

Chipre em 1489 — ou Gibraltar surpreendida pelos ingleses em 1704; Malta tomada por eles em 1800...); basta estabelecer monopólios oportunos, dos quais se cuidam como de máquinas. E esses monopólios funcionam muitas vezes sozinhos, por causa da velocidade adquirida, se bem que sejam, evidentemente, disputados por cidades rivais, capazes, ocasionalmente, de criar grandes dificuldades.

Todavia, não estará o historiador demasiado atento a essas tensões externas, aos acontecimentos e episódios que as sublinham, e aos acidentes internos, às justas políticas e aos movimentos sociais que tingem com cores tão fortes a história interna citadina? É fato que a supremacia externa das cidades e, internamente, a supremacia dos ricos e dos poderosos são realidades duradouras; que nada, nem as tensões, nem as lutas por salários e empregos, nem as ferozes querelas entre partidos e clãs políticos jamais impediram, nesses mundos restritos, as evoluções necessárias à boa saúde do capital. Mesmo quando há muito barulho em cena, o jogo lucrativo corre nos bastidores.

As cidades mercantis da Idade Média estão inteiramente voltadas para se apoderar do lucro, são modeladas por esse esforço. Pensando nelas, Pierre Grousset chega ao ponto de dizer: "O capitalismo contemporâneo nada inventou"[2]. E Armando Sapori[3] vai mais longe: "Não encontramos nada, mesmo hoje, inclusive o *income tax*[4], que não tenha os seus precedentes na genialidade de uma república italiana". E é verdade, letras de câmbio, crédito, cunhagem de moedas, bancos, vendas a prazo, finanças públicas, empréstimos, capitalismo, colonialismo e, por outro lado, problemas sociais, sofisticação da força de trabalho, lutas das classes, crueldades sociais, atrocidades políticas, tudo então já está em construção. E muito cedo, em Gênova ou em Veneza, assim como nas cidades dos Países Baixos, fazem-se pagamentos muito volumosos à vista, pelo menos desde o século XII[5]. Mas segue-se imediatamente o crédito.

Modernos, à frente de seu tempo, os Estados-cidades tiram proveito dos atrasos e inferioridades dos outros. E é a soma dessas fraquezas externas que quase os condena a crescer, a tornar-se imperiosos, que lhes reserva, por assim dizer, os grandes lucros do comércio longínquo, que os coloca fora das regras comuns. O adversário que seria capaz de lhes fazer frente, o Estado territorial, o Estado moderno já esboçado pelo triunfo de um Frederico II no sul da Itália, cresce mal ou, pelo menos, não com a rapidez suficiente, e a recessão prolongada do século XIV lhe será nociva. Uma série de Estados foram então abalados, desmantelados, deixando de novo o campo livre para as cidades.

Contudo, cidades e Estados continuam sendo inimigos potenciais. Qual dominará o outro? É essa a grande questão do primitivo destino da Europa e o reinado prolongado das cidades não é fácil de explicar. Afinal de contas, Jean-Baptiste Say[6] tinha razão ao admirar-se de que "a República de Veneza, no século XIII, sem ter uma polegada de território na Itália [se tenha] tornado suficientemente rica através de seu comércio para conquistar a Dalmácia, a maior parte das ilhas da Grécia e Constantinopla". Não há paradoxo em pensar, ainda, que as cidades têm necessidade de espaços, de mercados, de zonas de circulação e de salvaguarda, portanto de vastos Estados para explorar. Precisam de presas para viver. Veneza é impensável sem o Império Bizantino, mais tarde sem o Império Turco. É a monótona tragédia dos "inimigos complementares".

A PRIMEIRA ECONOMIA-MUNDO DA EUROPA

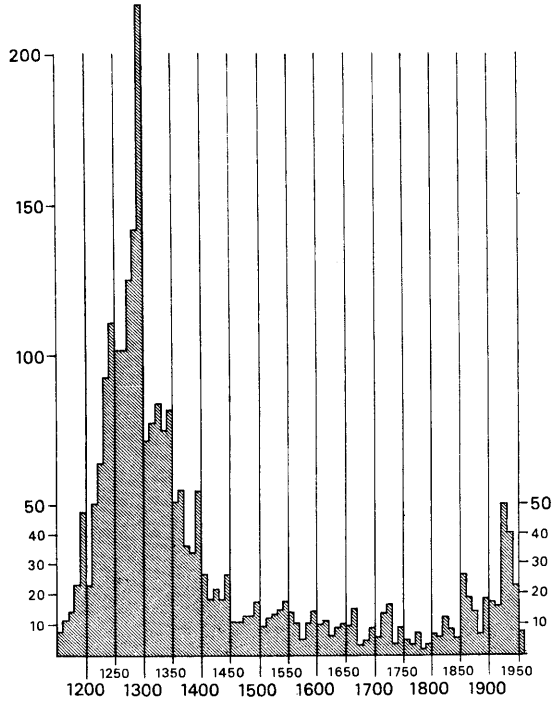
Só a partir do quadro da primeira economia-mundo que, entre os séculos XI e XIII, se esboça na Europa, é possível explicar essas primazias urbanas. Criam-se então espaços de circulação bastante amplos cujos instrumentos, escalas e beneficiários são as cidades. Não é, pois, em 1400, no início deste livro, que nasce a Europa, ferramenta monstruosa da história do mundo, mas, pelo menos, dois ou três séculos antes, se não mais.

Valeria a pena, portanto, sair dos limites cronológicos desta obra e remontar a essas origens para ver de forma concreta o nascimento de uma economia-mundo, graças à hierarquização e à associação ainda imperfeitas dos espaços que irão constituí-la. As grandes linhas e articulações da história da Europa encontram-se já então desenhadas e o grande problema da modernização (por mais vaga que seja a palavra) do pequeno continente vê-se colocado numa perspectiva mais longa e mais correta. Com as zonas centrais emergentes, esboça-se quase obrigatoriamente um protocapitalismo e a modernização apresenta-se não como a passagem simples de um estado de fato para outro, mas como uma série de etapas e de passagens, sendo as primeiras bem anteriores ao clássico Renascimento do fim do século XV.

A expansão européia a partir do século XI

Nesta longa gestação, as cidades desempenham, naturalmente, os papéis principais, mas não estão sós. É a Europa inteira que as leva nas costas, entenda-se, "toda a Europa considerada coletivamente", segundo uma frase saída de Isaac de Pinto[7], a Europa em todo o seu espaço econômico e político. E também em todo o seu passado, inclusive a longínqua configuração que Roma lhe havia imposto, de que é herdeira e que tem um papel a desempenhar; inclusive a expansão múltipla que se seguiu às grandes invasões do século V. Os limites romanos foram então transgredidos por toda parte, em direção à Germânia e ao Leste europeu, dos países escandinavos, das ilhas Britânicas, de que Roma tomara metade. Pouco a pouco, foi sendo ocupado o espaço marítimo constituído pelo conjunto do Báltico, do mar do Norte, da Mancha e do mar da Irlanda. Também aí o Ocidente ultrapassa a ação de Roma que, a despeito das suas frotas fundeadas na foz do Somme e em Boulogne[8], irradiara-se pouco para esse universo marítimo. "O Báltico só dava aos romanos um pouco de âmbar cinzento."[9]

Mais espetacular ao Sul, foi a reconquista, ao Islã e a Bizâncio, das águas mediterrânicas. O que fora a própria razão de ser, o coração de um Império Romano em sua plenitude, "um lago no meio de um jardim"[10], volta a ser ocupado pelos barcos e mercadores da Itália. Essa vitória é coroada pelo poderoso movimento das Cruzadas. Resistem, porém, à reocupação cristã a Espanha, onde a Reconquista marca passo depois de contínuos progressos (Navas de Tolosa,

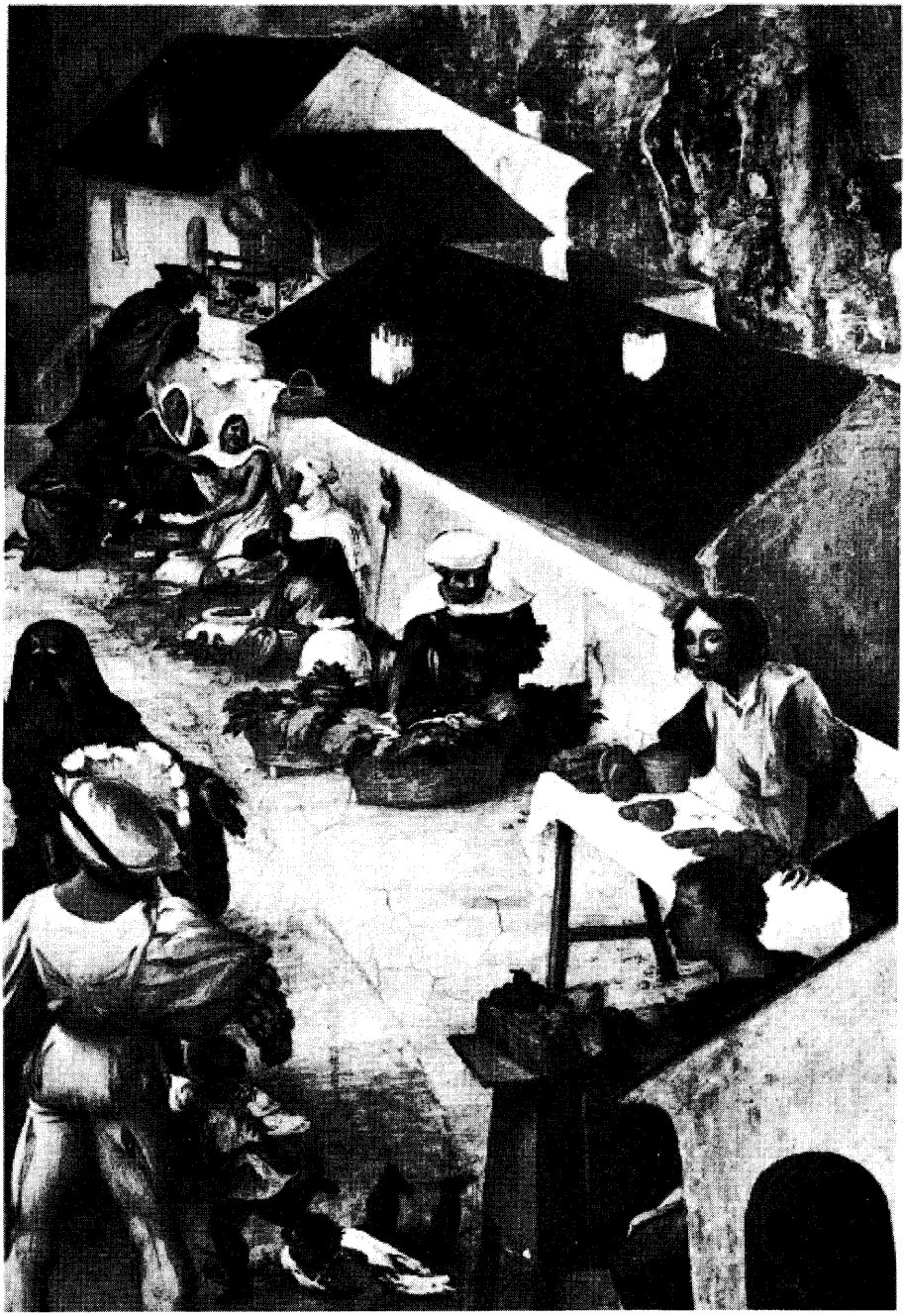


10. FUNDAÇÃO DE CIDADES NA EUROPA CENTRAL

O gráfico assinala o excepcional crescimento urbano do século XIII. (Segundo Heins Stoob in *W. Abel,* Geschichte der deutschen Landwirtschaft, *1962, p. 46)*

1212); o norte da África *lato sensu*, de Gibraltar ao Egito; o Levante, onde os Estados da Terra Santa terão uma vida precária; e o Império Grego, mas este desmorona em 1204.

Todavia, tem razão Archibald Lewis ao escrever que "a mais importante das fronteiras da expansão européia foi a fronteira interna da floresta, dos pântanos, da lande"[11]. Os vazios do seu espaço recuam diante de seus camponeses desbravadores; os homens, mais numerosos, põem a seu serviço as rodas, as asas dos moinhos; criam-se vínculos entre regiões até então estranhas umas às outras; há abertura; inúmeras cidades surgem ou reanimam-se no cruzamento dos tráficos e este é certamente o fato crucial. A Europa enche-se de cidades. Mais de 3 000 só na Germânia[12]. Algumas, é verdade, permanecerão aldeias, embora rodeadas de muralhas, com 200 ou 300 almas. Mas muitas outras crescem e são cidades de certo modo inéditas, de um tipo novo. A Antiguidade conhecera cidades livres, as cidades helênicas, mas penetradas pelos habitantes dos seus campos, abertas à sua presença e à sua ação. A cidade do Ocidente medieval é, pelo contrário, fechada em si mesma, protegida por suas muralhas: "A muralha separa o citadino do camponês", diz um provérbio alemão. A cidade é um universo em si, protegida por seus privilégios



Pequenos camponeses vendendo na cidade. Detalhe de um quadro de Lorenzo Lotto, "Storie di Santa Barbara". (Foto Scala)

("o ar da cidade dá liberdade"), um universo agressivo, obreiro obstinado da troca desigual. E é a cidade, mais ou menos viva conforme os lugares e as épocas, que assegura o crescimento geral da Europa, como o fermento de uma massa superabundante. Deverá ela esse papel ao fato de crescer e se desenvolver num mundo rural previamente organizado e não num vazio, como as cidades do Novo Mundo e talvez as próprias cidades gregas? Em suma, ela dispôs de material para trabalhar e para crescer à custa dele. E ainda por cima o Estado, tão lento para se constituir, não está presente para a incomodar: desta vez a lebre vence fácil e logicamente a tartaruga.

A cidade garante o seu destino através de suas estradas, seus mercados, suas oficinas, do dinheiro que se acumula nela. Seus mercados asseguram seu reabastecimento com a ocorrência de camponeses com seus excedentes cotidianos: "Arranjam saída para os excedentes cada vez maiores dos domínios senhoriais, para as enormes quantidades de produtos acumulados pelo pagamento das obrigações em gêneros"[13].

Segundo B. H. Slicher van Bath, a partir de 1150, a Europa saiu "do consumo agrícola direto" (do autoconsumo) para passar "ao consumo agrícola indireto", originado pela circulação dos excedentes da produção rural[14]. Ao mesmo tempo, a cidade atrai para si toda a atividade artesanal, cria um monopólio da fabricação e da venda dos produtos industriais. Só mais tarde a pré-indústria refluirá para os campos.

Em suma, "a vida econômica... ganha alento... sobretudo a partir do século XIII, no aspecto agrário [antigo] das cidades"[15]. E realiza-se a passagem, decisiva, em grandes superfícies, da economia doméstica para uma economia de mercado. Em outras palavras, as cidades separam-se do seu entorno rural e passam a olhar para além dos seus próprios horizontes. É uma "enorme ruptura", a primeira a criar a sociedade européia e a lançá-la na direção de seus sucessos[16]. Para esse crescimento só há uma comparação adequada, e mesmo assim imperfeita: a fundação, através da primitiva América européia, de tantas cidades-escalas, ligadas entre si pela estrada e pelas necessidades da troca, do comando, da defesa.

Repitamos de acordo com Gino Luzzatto e Armando Sapori[17]: é então que a Europa conhece seu verdadeiro Renascimento (a despeito da ambigüidade da palavra), dois ou três séculos antes do tradicional Renascimento do século XV. Mas explicar essa expansão continua sendo difícil.

Claro que houve o crescimento demográfico. Teria determinado tudo, mas, por sua vez, deveria ser explicado. Talvez, particularmente, por uma onda de progressos em matéria de técnicas agrícolas, iniciada já no século IX: aperfeiçoamento da charrua, afolhamento trienal com o sistema do *openfield* para a criação de gado. Lynn White[18] coloca o progresso agrícola no primeiro plano do crescimento da Europa. Maurice Lombard[19], por sua vez, insiste nos progressos mercantis: ligada muito cedo ao Islã e a Bizâncio, a Itália associa-se a uma economia monetária já viva no Oriente e difunde-a por toda a Europa. As cidades são moeda, ou seja, o essencial da revolução dita comercial. George Duby[20] e, com variantes, Roberto Lopez[21] estão mais com Lynn White: o essencial seria a superprodução agrícola e a importante redistribuição dos excedentes.

Economia-mundo e bipolaridade

Na verdade, todas essas explicações devem ser somadas umas às outras. Poderá haver crescimento se não progredir tudo mais ou menos ao mesmo tempo? Foi necessário que simultaneamente aumentasse o número de pessoas, se aperfeiçoassem as técnicas agrícolas, renascesse o comércio e a indústria tivesse o seu primeiro crescimento artesanal para que finalmente se criasse em todo o espaço europeu uma rede urbana, uma superestrutura urbana, ligações de cidade com cidade envolvendo as atividades subjacentes, obrigando-as a tomar lugar numa "economia de mercado". Essa economia de mercado, ainda de fluxo medíocre, acarretará também uma revolução da energia, uma ampla extensão do moinho utilizado para fins industriais e acabará por conduzir a uma economia-mundo com as dimensões da Europa. Para o final do século XIV, Federigo Melis[22] inscreve essa primeira *Weltwirtschaft* no polígono Bruges, Londres, Lisboa, Fez, Damasco, Azov, Veneza, no interior do qual se situam as 300 praças mercantis para onde vão e de onde vêm as 153 000 cartas conservadas nos arquivos de Francesco Marco Datini, o mercador de Prato. Heinrich Bechtel[23] fala de um quadrilátero: Lisboa, Alexandria, Novgorod, Bergen. Fritz Rörig[24], o primeiro a dar o sentido de economia-mundo à palavra alemã *Weltwirtschaft*, traça, como fronteira da sua irradiação para Leste, uma linha que vai de Novgorod, a Grande, pelo lago Ilmen, até Bizâncio. A intensidade, a multiplicidade das trocas trabalham pela unidade econômica deste vasto espaço[25].

Única questão em suspenso: a data em que esta *Weltwirtschaft* começará verdadeiramente a existir. Questão quase insolúvel: só pode haver economia-mundo quando a rede tem malhas suficientemente apertadas, quando a troca é suficientemente regular e volumosa para dar vida à zona central. Mas, nesses séculos distantes, nada se define muito depressa nem emerge sem contestação. O aumento secular a partir do século XI facilita tudo, mas também autoriza diversas centragens ao mesmo tempo. Só com o impulso das feiras de Champagne, no princípio do século XIII, a coerência de um conjunto é manifesta dos Países Baixos ao Mediterrâneo, em benefício não de cidades comuns, mas de cidades com feira, em benefício não de rotas marítimas, mas de longos caminhos terrestres. Houve um prólogo original. Ou antes um entreato, pois não se trata de um verdadeiro início. Com efeito, o que seria dos encontros de Champagne sem o progresso prévio dos Países Baixos e do norte da Itália, dois espaços que logo entram em alta voltagem e que, pela força das circunstâncias, estavam condenados a ligar-se?

No início da Europa nova, com efeito, devemos situar o crescimento desses dois conjuntos: o Norte e o Sul, os Países Baixos e a Itália, o mar do Norte mais o Báltico e todo o Mediterrâneo. O Ocidente, portanto, não tem apenas uma região "polar", mas duas, e essa bipolaridade que divide o continente entre norte da Itália e Países Baixos *lato sensu* irá durar séculos. É essa uma das principais características da história européia, talvez a mais importante de todas. Aliás, falar de Europa medieval e moderna é utilizar duas linguagens. O que é verdade para o Norte nunca o é, termo a termo, para o Sul, e vice-versa.

Provavelmente, tudo se decidiu por volta dos séculos IX e X: duas economias regionais de raio extenso formaram-se precocemente quase fora uma da outra, através da matéria ainda pouco consistente da atividade européia. No Norte, o processo foi rápido; com efeito, não houve resistência; nem mesmo regiões novas, primitivas. No Mediterrâneo, em regiões outrora trabalhadas pela história, a renovação talvez desencadeada mais tarde progrediu depois mais depressa, tanto mais que, em face do desenvolvimento italiano, houve os aceleradores do Islã e de Bizâncio. De forma que o Norte será, mantendo-se todos os outros elementos iguais, menos sofisticado do que o Sul, mais "industrial", o Sul mais mercantil do que o Norte, ou seja, dois mundos geograficamente, eletricamente diferentes, feitos para se atraírem e se completarem. Sua junção operar-se-á pelas rotas terrestres Norte-Sul, cuja primeira manifestação notável foi, no século XIII, o encontro das feiras de Champagne.

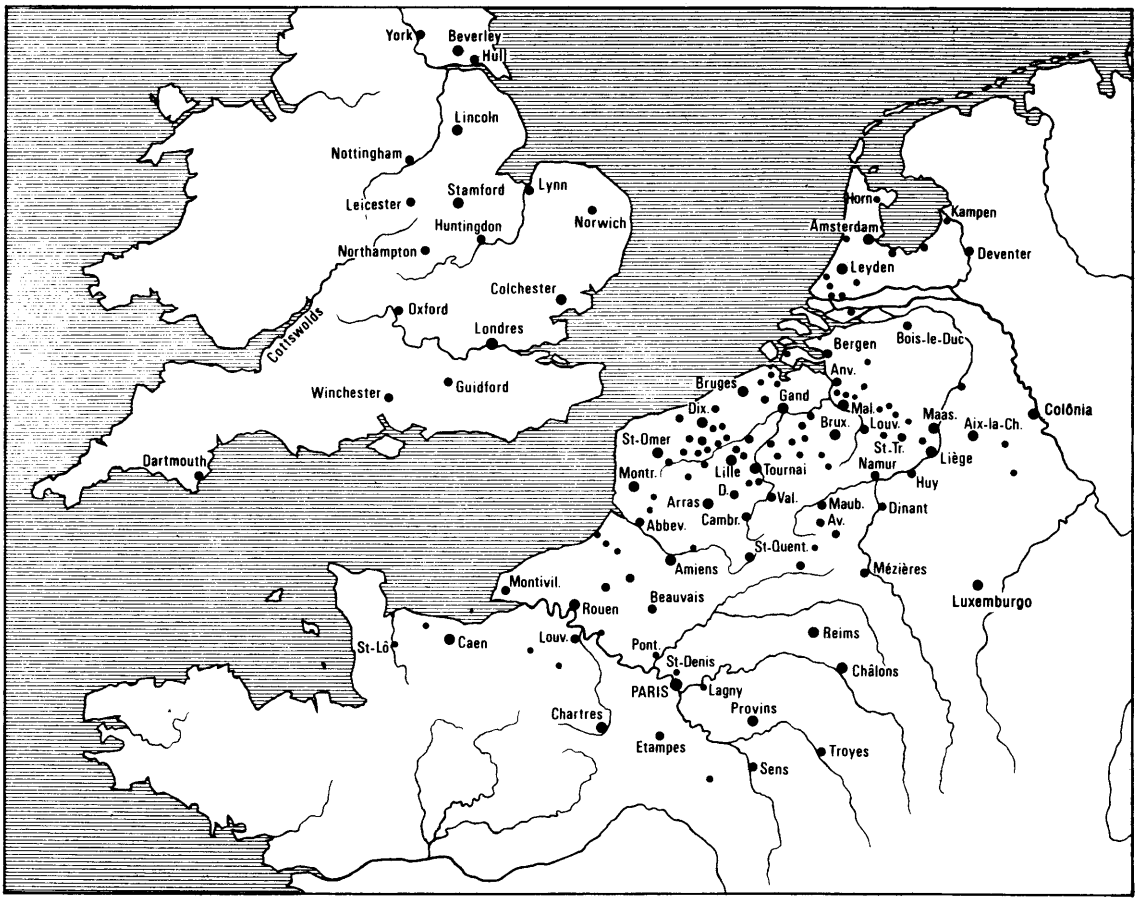
Essas ligações não suprimem a dualidade, mas a acentuam, o sistema como que ecoando a si mesmo, reforçando-se com o jogo de suas trocas, dando aos dois parceiros uma vitalidade acrescida relativamente ao resto da Europa. Se, nos florescimentos urbanos da antiga Europa, há *supercidades*, elas crescem invariavelmente em uma ou outra dessas zonas e ao longo dos eixos que as ligam: sua localização desenha o esqueleto, ou melhor, o sistema circulatório do corpo europeu.

Claro que a centragem da economia européia só se poderia realizar pelo preço de uma luta entre os dois pólos. A Itália terá levado a melhor até o século XVI, enquanto o Mediterrâneo continuou sendo o centro do Velho Mundo. Mas, por volta de 1600, a Europa oscila e pende para o Norte. O advento de Amsterdam por certo não é um mero acidente, simples transferência do centro de gravidade de Antuérpia para a Holanda, mas uma crise de profundidade diferente: uma vez consumada a aniquilação do mar Interior e de uma Itália durante muito tempo fascinante, a Europa passará a ter apenas um centro de gravidade, no Norte, e é com relação a esse pólo que, durante séculos, até hoje, serão traçadas as linhas e os círculos de suas assimetrias profundas. É pois necessário, antes de continuarmos avançando, apresentar em suas grandes linhas a gênese destas regiões decisivas.

Os espaços do Norte: a sorte de Bruges

A economia do Norte criou-se a partir de zero. Efetivamente, os Países Baixos foram uma *criação*. Insiste Henri Pirenne: "A maior parte das grandes cidades da Itália, da França, da Alemanha renana, da Áustria danubiana são anteriores à nossa era. Em contrapartida, só no começo da Idade Média aparecem Liège, Louvain, Malines, Antuérpia, Bruxelas, Ypres, Gand, Utrecht"[26].

Os carolíngios, ao instalar-se em Aix-la-Chapelle, contribuíram para um primeiro despertar. As devastações dos normandos, de 820 a 891[27], interromperam-no. Mas a volta à paz, as relações com o além-Reno e as regiões do mar do Norte reanimam os Países Baixos. Deixaram de ser um "finistère", um fim de mundo. Enchem-se de praças-fortes, de cidades muradas. Bandos de mercadores, até então itinerantes, instalam-se junto das cidades e dos castelos. Em meados do século XI,



11. O "PÓLO" INDUSTRIAL DO NORTE

A nebulosa das oficinas têxteis, do Zuydersee até o vale do Sena. Para o conjunto Norte-Sul, ver adiante, p. 97, o mapa de irradiação das feiras de Champagne. (Segundo Hektor Ammann in Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, *8, 1958)*

os tecelões do campo fixam-se nos aglomerados urbanos. A população aumenta, os grandes domínios agrícolas prosperam, a indústria têxtil anima oficinas desde as margens do Sena e do Marne até o Zuydersee.

E tudo isso acabará levando à sorte esplendorosa de Bruges. A partir de 1200, a cidade passa a fazer parte do circuito das feiras flamengas, com Ypres, Thourout e Messines[28]. Só por isso, já superou a si própria: os mercadores estrangeiros freqüentam-na, sua indústria se ativa, seu comércio chega à Inglaterra e à Escócia, onde ela obtém as lãs de que seus teares necessitam e as que reexporta para as cidades têxteis de Flandres. Seus vínculos com a Inglaterra também lhe são úteis nas províncias que o rei da Inglaterra possui na França; daí suas relações precoces com o trigo da Normandia e o vinho de Bordeaux. Finalmente, a chegada dos barcos dos

hanseáticos confirma e desenvolve sua prosperidade. Surge então o anteporto de Damme (já antes de 1180), mais tarde o da Eclusa (Sluis), na foz do Zwin, cuja criação não respondia apenas ao assoreamento progressivo das águas brugesas, mas também à necessidade de ancoradouros mais profundos para acolher as pesadas *Koggen* dos hanseáticos[29]. Em 1252, negociando em nome dos súditos do Império, enviados de Lübeck e de Hamburgo obtinham privilégios da condessa de Flandres. Todavia, ela recusou permissão aos lübeckenses para instalarem, perto de Damme, um escritório dotado de grande autonomia, a exemplo do *Stahlhof* de Londres que, mais tarde, os ingleses tiveram tanta dificuldade para extirpar[30].

Em 1277 chegam a Bruges barcos genoveses; essa ligação marítima regular entre o Mediterrâneo e o mar do Norte significou uma intromissão decisiva dos meridionais. Tanto mais que os genoveses eram apenas um destacamento precursor: em 1314, chegarão as galeras venezianas, quase fechando o cortejo. Para Bruges, tratou-se ao mesmo tempo de uma captura e de um progresso. De uma captura, isto é, do confisco pelos meridionais de um desenvolvimento que Bruges, na verdade, poderia ter realizado sozinha; mas também de um progresso, pois a chegada de marinheiros, de navios e de mercadores do Mediterrâneo representou um concurso de muitos bens, de capitais e de técnicas comerciais e financeiras. Instalam-se na cidade ricos mercadores italianos, que trazem consigo os mais preciosos bens da época, as especiarias e a pimenta do Levante, que trocam por produtos industriais de Flandres.

Bruges ocupa então o centro de uma vasta confluência: não menos do que o Mediterrâneo, Portugal, a França, a Inglaterra, a Alemanha renana, mais a Hansa. A cidade povoa-se: 35 000 habitantes em 1320, talvez 100 000 em 1500. "Na época de Jan van Eyck (cerca de 1380-1440) e de Memling (1435-1494), é incontestavelmente uma das mais belas cidades do mundo."[31] E também, certamente, uma das mais industriosas. A indústria têxtil não só se aloja nela como também invade as cidades de Flandres, onde se afirma o brilho de Gand e Ypres; em suma, uma região industrial sem igual na Europa. Ao mesmo tempo, no topo da sua vida mercantil, acima e ao lado das suas feiras, criava-se, em 1309, a sua célebre bolsa, em breve centro de um sofisticado comércio do dinheiro. De Bruges, em 26 de abril de 1399, escreve o correspondente de Francesco Datini: "*A Genova pare sia per durare larghezza di danari e per tanto non rimettete là nostre danari o sarebbe a buon prezo piutosto a Vinegia o a Firenze o qui o a Parigi rimettete, o a Monpolier bien se lla rimesse vi paresse miglore*". (Em Gênova, parece que há abundância de dinheiro; por isso, não mandei para Gênova o nosso dinheiro a não ser que seja a muito bom preço; mande-o antes para Veneza ou para Florença ou para cá [Bruges] ou para Paris ou para Montpellier; ou mande-o para onde lhe parecer melhor.)[32]

Por mais importante que seja o papel de Bruges, não nos deixemos deslumbrar. Não acreditemos em Henri Pirenne, que afirma que Bruges teve uma "importância internacional" *superior* à de Veneza. Da sua parte, é ceder a um nacionalismo retrospectivo. Aliás, o próprio Pirenne reconhece que a maior parte dos navios que entram no porto "pertencem a armadores de fora", que "seus habitantes tinham apenas uma fraca participação no comércio ativo. Contentavam-se em servir de intermediários entre os mercadores que afluíam de toda parte"[33]. O mesmo é dizer que os habitantes de Bruges são mandados, que o comércio da cidade é, como se

Uma das folhas da planta de Bruges por Marc Gheeraert, 1562, Paris, B.N., Gee 5746 (9). A Grande Feira, no alto da gravura, perto da igreja de São Jacob (nº 32 da planta) fica no centro da cidade, a praça popular de Bruges. Nessa praça, mas fora da folha reproduzida, o mercado fechado e seu campanário. Seguindo a rua de São Jacob (Sin Jacob Straete), chega-se à Ezel Straete, a rua dos Burros, que vai dar na porta fortificada dos Burros, nº 6 da planta (letra ED), Porta Asinorum. *No nº 63, a praça da Bolsa. Para os locais de comércio, ver R. de Roover,* Money, Banking and Credit in Medieval Bruges, *1948, pp. 174-175. Este fragmento da planta dá uma idéia das dimensões da cidade — suas ruas, seus mosteiros, suas beguinarias, suas igrejas, suas casas nobres, seus fossos, suas muralhas, seus moinhos de vento, seus canais e seus barcos de carga. A norte (isto é, na parte de baixo da gravura) grandes espaços* intra muros *não-construídos, segundo uma regra freqüente no século XVI.*

dirá no século XVIII, "passivo". Daí o retumbante artigo de J. A. van Houtte (1952) que demonstrou a diferença entre Bruges e Antuérpia, entre "um porto *nacional*", Bruges, e "um porto *internacional*", Antuérpia[34]. Mas não será ir um pouco longe no outro sentido? Eu aceitaria dizer que Bruges (para agradar a Richard Häpke[35]), tal como Lübeck (para agradar a Fritz Rörig[36]) são já *Weltmärkte*, mercados-mundos, embora não sejam inteiramente cidades-mundos, isto é, sóis sem par no centro de um universo.

Os espaços do Norte: o crescimento da Hansa[37]

Bruges é apenas um dos pontos — o mais importante, é certo, mas um ponto — de uma vasta zona nórdica que vai da Inglaterra ao Báltico. Essa vasta superfície marítima e comercial — o Báltico, o mar do Norte, a Mancha e até o mar da Irlanda — é o domínio onde se desenrola o triunfo *marítimo* e mercantil da Hansa, perceptível já desde a fundação, em 1158, da cidade de Lübeck, a pequena distância das águas do Báltico, entre os pântanos protetores do Trave e do Wakenitz.

Todavia, não se trata de uma construção *ex nihilo*. Nos séculos VIII e IX, as expedições, invasões e incursões normandas tinham marcado e até ultrapassado os limites desse império marítimo do Norte. Embora a sua aventura se tenha dissolvido pelas terras e praias da Europa, alguma coisa permaneceu dela. E depois deles, durante muito tempo, os barcos escandinavos, leves e sem coberta, sulcaram o Báltico e o mar do Norte: os noruegueses iam até as costas inglesas e ao mar da Irlanda[38]; os navios dos camponeses da ilha de Gotland freqüentavam os portos e os rios meridionais até Novgorod, a Grande[39]; da Jutlândia à Finlândia, cidades eslavas começavam a viver, como atestam escavações arqueológicas recentes[40]; mercadores russos chegavam a Stettin, cidade então unicamente eslava[41]. Contudo, não houve uma verdadeira economia *internacional* que precedesse a Hansa. Lentamente, amistosamente, graças à troca, aos acordos com os príncipes, por vezes também à força e com violência, o duplo espaço marítimo, Báltico-mar do Norte, foi tomado e organizado pelas cidades, pelos mercadores, soldados ou camponeses da Alemanha.

Mas não imaginemos cidades intimamente ligadas desde a origem. A palavra Hansa (*Hansa*[42], grupo de mercadores) surge tardiamente, devidamente escrita pela primeira vez num diploma real inglês de 1267[43]. A princípio, trata-se de uma nebulosa de mercadores, do Zuydersee à Finlândia, da Suécia à Noruega. O eixo central dos tráficos vai de Londres e de Bruges até Riga e Reval, que abrem as rotas em direção a Novgorod, Witebsk ou Smolensk. As trocas fazem-se entre as regiões ainda pouco desenvolvidas do Báltico, fornecedoras de matérias-primas e de produtos alimentícios, e um mar do Norte onde o Ocidente já organizou as suas escalas e as suas exigências. Em Bruges, a economia-mundo edificada com base na Europa e no Mediterrâneo acolhe os grandes barcos da Hansa, os *Koggen* solidamente construídos com tábuas trincadas, que surgem já no fim do século XIII (servirão de modelo às "naus" do Mediterrâneo[44]). Mais tarde surgirão as *urcas*[45], de grande capacidade, com fundo chato, capazes de transportar os pesados carregamentos de sal

e as incômodas barricas de vinho, a madeira, os produtos florestais, os cereais, colocados diretamente no porão. A mestria marítima das cidades da Hansa é evidente, embora longe da perfeição: até cerca de 1280, com efeito, seus navios evitaram atravessar os perigosos estreitos dinamarqueses e, quando a *Umlandfahrt*[46] (a circunavegação que vence esses estreitos) se torna corrente, continua a ser utilizada a *rota de istmo* que liga Lübeck a Hamburgo e que se resume a alguns trechos de rio e a um canal de travessia muito lenta[47].

Essa rota de istmo provocou a preeminência de Lübeck, pois as mercadorias entre o Báltico e o mar do Norte passavam obrigatoriamente por ela. Em 1227, Lübeck obteve o privilégio que fez dela uma cidade imperial, a única dessa categoria a leste do Elba[48]. Outra vantagem: sua proximidade das minas de sal-gema de Lüneburg, sob o controle precoce dos seus mercadores[49]. Esboçada a partir de 1227 (pela vitória de Bšrnhoved sobre os dinamarqueses[50]), a primazia da cidade torna-se evidente com a concessão aos hanseáticos de privilégios em Flandres — em 1252-1253[51], um bom século antes da primeira dieta geral da Hansa, que reunirá seus delegados em Lübeck, 1356, criando *finalmente* a Hansa das cidades[52]. Mas, muito antes dessa data, Lübeck fora "o símbolo da Liga Hanseática [...] reconhecida por todos como capital da confederação mercante [...]. Suas armas — a águia imperial — tornam-se, no século XV, as armas de toda a confederação"[53].

Contudo, a madeira, a cera, as peles, o centeio, o trigo, os produtos florestais do Leste e do Norte só tinham valor se reexportados para o Ocidente. E no outro sentido, o sal, os tecidos, o vinho eram o retorno obrigatório. O sistema, simples e vigoroso, deparava, porém, com muitas dificuldades. E foram as dificuldades a vencer que soldaram o conjunto urbano da Hansa, que podemos dizer ao mesmo tempo frágil e sólida. A fragilidade resulta da instabilidade de um grupo que inclui um enorme contingente urbano, entre 70 e 170 cidades, afastadas umas das outras, cujos delegados não se reúnem em sua totalidade nas assembléias gerais. Por trás da Hansa, não há um Estado, nem uma liga fortemente constituída. Apenas as cidades ciosas e orgulhosas de suas prerrogativas, ocasionalmente rivais, protegidas por fortes muralhas, com seus mercadores, seus patrícios, suas corporações de ofícios, suas frotas, seus armazéns, suas riquezas adquiridas. A solidez vinha da comunhão de interesses, da necessidade de jogar um mesmo jogo econômico, de uma civilização comum forjada pelos tráficos de um dos espaços marítimos mais freqüentados da Europa, do Báltico a Lisboa, enfim, de uma língua comum, o que não é um débil elemento de unidade. Essa língua "tinha por substrato o baixo alemão (diferente do alemão do Sul), enriquecido conforme as necessidades com elementos latinos, estônios em Reval, poloneses em Lüblin, italianos, checos, ucranianos, talvez também lituanos"[54], e era a língua "da elite do poder,... da elite da fortuna, implicando o pertencimento a um grupo social e profissional definido"[55]. Além disso, como esses patrícios mercadores tinham uma rara mobilidade, as mesmas famílias, Angermünde, Veckinghusen, Von Soest, Giese, Von Suchten, encontravam-se entre Reval, Gdansk, Lübeck e Bruges[56].

Todos esses vínculos criam uma coerência, uma solidariedade, hábitos, um orgulho comum. As normas gerais fazem o resto. No Mediterrâneo, dada a superabundância relativa das riquezas, as cidades podem jogar cada uma o seu jogo e se combater para ver quem ganha, ferozmente. No Báltico, no mar do Norte, seria

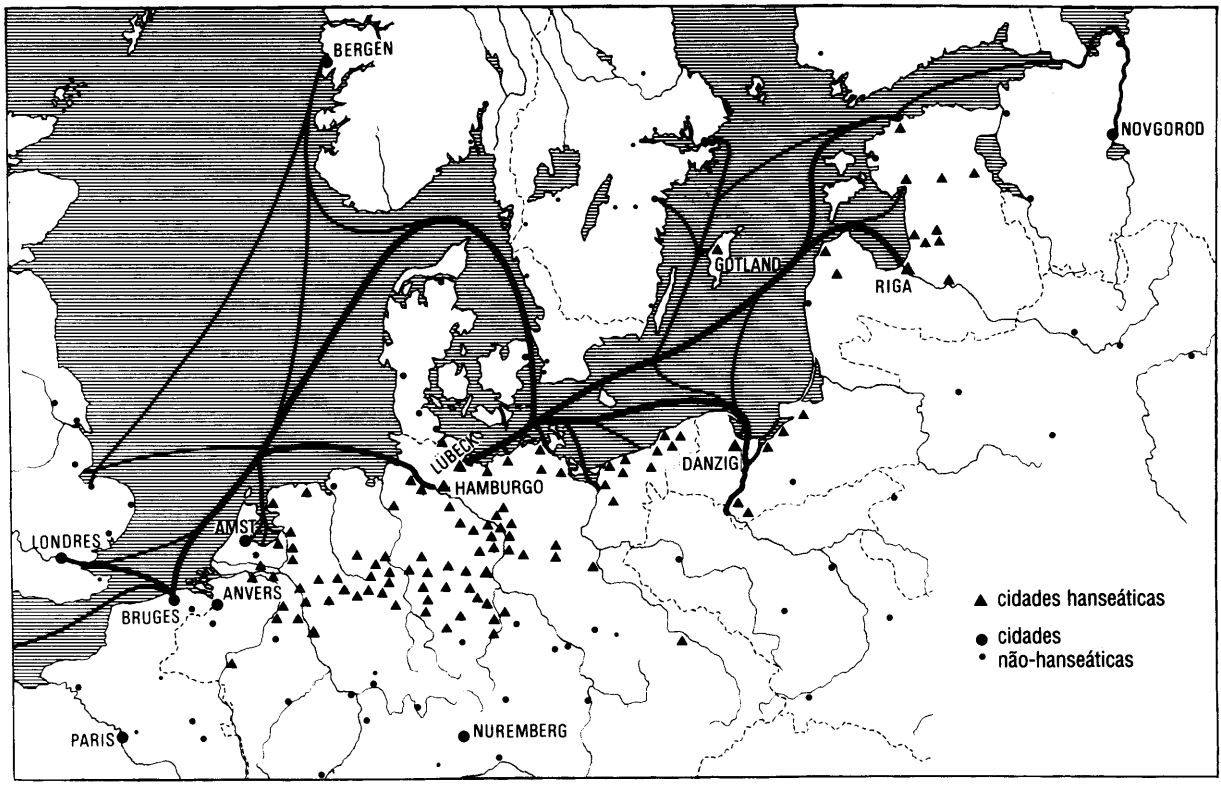
bem mais difícil. Os lucros sobre materiais pesados de baixo preço e grande volume são sempre modestos, as despesas e os riscos consideráveis. Na melhor das hipóteses, a taxa de lucro situar-se-ia por volta de 5%[57]. Mais do que em qualquer outro lugar, é preciso calcular, poupar, prever. Uma das condições do sucesso é manter a oferta e a procura no mesmo pé — quer se trate das exportações para Oeste ou, no outro sentido, da redistribuição dos bens importados para Leste. Os escritórios da Hansa são pontos fortes, comuns a todos os mercadores hanseáticos, protegidos por privilégios, defendidos com tenacidade, quer se trate do *Sankt Perterhof* em Novgorod, da *Deutsche Brücke* em Bergen, ou do *Stahlhof* em Londres. Hóspedes de um escritório por uma estação, os alemães submetem-se a uma disciplina rigorosa. Em Bergen, os jovens "em aprendizado" ficam dez anos num lugar, aprendem as línguas e as práticas mercantis locais e devem manter-se solteiros. Nesse escritório, tudo é regido pelos Conselhos dos Anciãos e por dois *Aldermen*. Salvo em Bruges, onde a coisa seria impossível, o mercador tem obrigação de morar no *Kontor*.

Finalmente, o espaço nórdico encontra-se encerrado numa cadeia de vigilâncias e de necessidades. Em Bergen, os interesses propriamente noruegueses serão sempre desprezados. O país[58], cuja agricultura é insuficiente, depende do trigo que os lubeckenses levam da Pomerânia ou de Brandemburgo. Se a Noruega tenta reduzir os privilégios da Hansa, um bloqueio do trigo (como em 1284-1285) a faz voltar à ordem. E, na medida em que a concorrência do trigo importado perturba o desenvolvimento de uma agricultura auto-suficiente, o mercador estrangeiro obtém dos noruegueses o que deseja: carnes salgadas, bacalhaus salgados ou secos das ilhas Lofoten, madeira, gorduras, alcatrão, peles...

No Oeste, em face de parceiros mais preparados, a Hansa soube mesmo assim obter privilégios, mais ainda em Londres do que em Bruges. Na capital inglesa, perto da Ponte de Londres, o *Stahlhof* é uma outra *Fondaco dei Tedeschi*, com os seus cais e armazéns; lá, o hanseático está isento da maior parte das obrigações; tem os seus próprios juízes e até guarda, honra evidente, uma das portas da cidade[59].

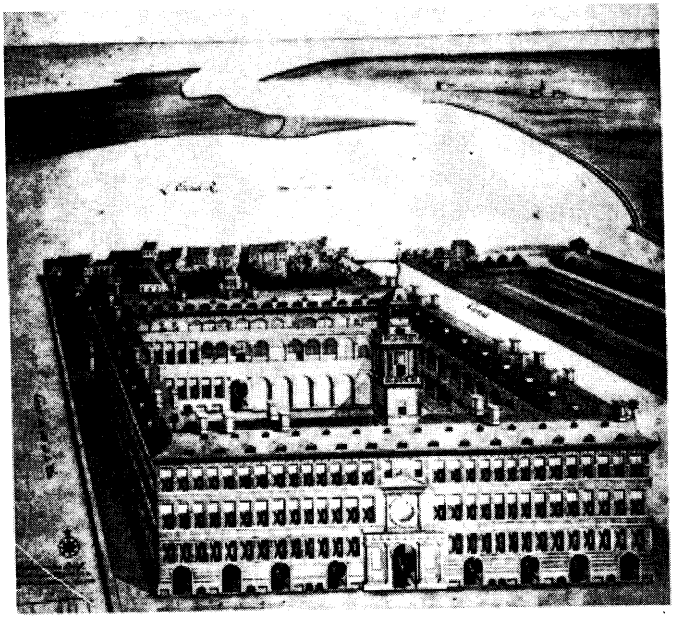
Todavia, o apogeu de Lübeck e das cidades associadas ao seu destino situa-se bastante tarde, entre 1370 e 1388; em 1370, a Hansa triunfa sobre o rei da Dinamarca, pelo tratado de Stralsund[60], ocupa fortalezas nos estreitos dinamarqueses; em 1388, na seqüência de uma divergência com Bruges, obriga a opulenta cidade e o governo dos Países Baixos a capitular, depois de um bloqueio eficaz[61]. Contudo, esses sucessos tardios escondem o início de uma regressão logo evidente[62].

Aliás, nesta segunda metade do século XIV, como a imensa crise que assolou o mundo do Ocidente iria deixar indenes os hanseáticos? É certo que, a despeito das suas regressões demográficas, o Ocidente não restringiu sua procura de produtos do Báltico. Aliás, a população dos Países Baixos quase não foi atingida pela Peste Negra e o desenvolvimento das marinhas ocidentais leva a pensar que o nível das importações de madeira não deve ter baixado, pelo contrário. Mas o movimento dos preços, no Ocidente, atuou contra a Hansa. Depois de 1370, com efeito, os preços dos cereais recuam, depois, a partir de 1300, os das peles, ao passo que os preços dos produtos industriais sobem. Esse movimento inverso das duas lâminas da tesoura prejudica os tráficos de Lübeck e das outras cidades bálticas.



12. OS TRÁFICOS DA HANSA POR VOLTA DE 1400
Segundo o Historischer Weltatlas *de F. W. Putzger, 1963, p. 57.*

Nesse contexto, o interior da Hansa passa por crises que levantam uns contra os outros príncipes, senhores, camponeses e cidades. A isso acrescenta-se o declínio das longínquas minas de ouro e de prata da Hungria e da Boêmia[63]. Enfim, surgem, ou ressurgem, Estados territoriais: a Dinamarca, a Inglaterra, os Países Baixos reagrupados pelos Valois da Borgonha, a Polônia (vitoriosa em 1466 sobre os cavaleiros teutônicos), a Moscóvia de Ivan, o Terrível, que, em 1476, dará fim à independência de Novgorod, a Grande[64]. Ainda por cima, ingleses, holandeses, a mercadores de Nuremberg penetram nos espaços da Hansa[65]. Certas cidades defendem-se, como Lübeck, que ainda vence a Inglaterra em 1470-1474; outras preferem acomodar-se aos recém-chegados. Os historiadores alemães explicam a decadência da Hansa pelo infantilismo *político* da Alemanha. Eli Heckscher[66] contesta-os, sem se explicar muito claramente. Nessa época em que as primazias são urbanas, não se pode pensar que um Estado alemão forte tivesse prejudicado tanto quanto ajudado as cidades da Hansa? O declínio destas parece decorrer mais do encontro entre a sua economia, muito pouco evoluída, com uma economia já mais animada, a do Ocidente. Seja como for, numa perspectiva de conjunto, não se po-



A casa da Hansa em Antuérpia. Construção tardia, do século XVI (1564), que corresponde a uma renovação do comércio dos hanseáticos em Antuérpia. Segundo a aquarela de Cadliff, 1761. (Foto Giraudon)

deria colocar Lübeck no mesmo nível de Veneza ou de Bruges. Entre o Ocidente que se modifica e o Leste que se modifica menos, as sociedades hanseáticas se apegam a um capitalismo elementar. Sua economia hesita entre o escambo e a moeda; recorre pouco ao crédito; a moeda de prata será durante muito tempo a única admitida. Outras tantas tradições que são inferioridades, mesmo no âmbito do capitalismo da época. A seriíssima tormenta do fim do século XIV não poderia deixar de atingir as economias menos bem colocadas. As mais fortes serão *relativamente* poupadas.

O outro pólo da Europa: as cidades italianas

No século VII, o Islã não conquistou logo o Mediterrâneo. E a crise provocada pelas suas invasões sucessivas até mesmo esvaziou o mar dos seus tráficos, como sugere E. Ashtor[67]. Mas nos séculos VIII e IX, as trocas se reanimam; o Mediterrâneo repovoa-se de navios, e os litorâneos, os ricos e os pobres tiram todos vantagem disso.

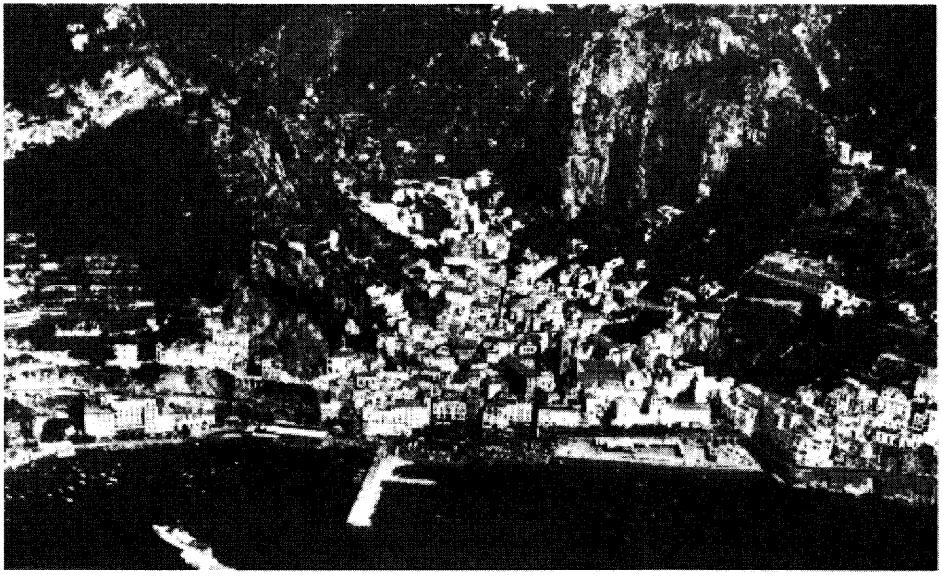
Nas costas da Itália e da Sicília ativam-se pequenos portos, não só Veneza, ainda a insignificante, mas dez, vinte pequenas Venezas. À frente do grupo, Amalfi[68], embora mal consiga alojar seu porto, suas casas e, mais tarde, sua catedral na

reentrância que a montanha lhe deixa, a pique sobre o mar. Seu progresso, à primeira vista pouco compreensível, explica-se pelas suas ligações precoces e preferenciais com o Islã e pela própria pobreza dos seus solos ingratos que condenou o pequeno aglomerado a lançar-se desesperadamente nos empreendimentos marítimos[69].

O destino dessas cidades minúsculas se realiza efetivamente, a centenas de léguas das águas que lhes são familiares. Para elas, o sucesso consiste em chegar às regiões ricas do Mediterrâneo, as cidades do Islã ou Constantinopla, em obter as moedas de ouro[70], os dinares do Egito ou da Síria, para adquirir as suntuosas sedas de Bizâncio e as revender no Oeste, ou seja, um comércio triangular. Equivale dizer que a Itália mercantil ainda não passa de uma região "periférica" comum, preocupada em conseguir acolhida para os seus serviços, seus fornecimentos de madeira, de trigo, de tecidos de linho, de sal, de escravos que vai buscar no coração da Europa. Tudo isso antes das Cruzadas, antes de a Cristandade e o Islã se terem levantado uma contra o outro.

Estas atividades despertam a economia italiana, semi-adormecida depois da queda de Roma. Em Amalfi se introduz a economia monetária: atas notariais indicam a compra de terras de seus mercadores por moedas de ouro, já no século IX[71]. Do século XI ao século XIII, a paisagem do "*valle*" de Amalfi se transformará: multiplicam-se os castanheiros, a vinha, os olivais, os cítricos, os moinhos. Sinal da prosperidade das atividades internacionais da cidade, a Tábua de Amalfi tornar-se-á uma das grandes leis marítimas do Mediterrâneo cristão. Mas não foi poupada aos infortúnios: em 1100, a cidade era conquistada pelos normandos; duas vezes seguidas, em 1135 e em 1137, era saqueada pelos pisanos; para terminar, em 1343, sua

Vista aérea de Amalfi, que mostra de maneira impressionante a estreiteza do local, entre mar e montanha. (Publi Aerofoto)



parte baixa foi destruída por um maremoto. Sem deixar de estar presente no mar, Amalfi passa então para o segundo plano do que chamamos a grande história[72]. Depois de 1250, seu comércio diminui talvez para um terço do que tinha sido de 950 a 1050; o espaço de suas relações marítimas restringe-se progressivamente, até não ser mais do que a cabotagem, ao longo das costas de Itália, de algumas dezenas de barcaças, saetas e pequenos bergantins.

Os primeiros passos de Veneza são idênticos. Já em 869 o seu doge, Justiniano Partecipazio, deixava entre seus bens 1200 libras de prata, soma apreciável[73]. Tal como Amalfi na reentrância de sua montanha, Veneza, com as suas sessenta ilhas e ilhotas, é um universo estranho, um refúgio, mas incômodo: não tem água doce, não tem recursos alimentícios, só sal, sal demais! Dizia-se do veneziano: "*Non arat, non seminat, non vandemiat*" (não lavra, não semeia, não vindima)[74]. "Construída no mar, totalmente desprovida de vinhas e de campos cultivados", assim o doge Giovanni Soranzo descreve a sua cidade em 1327[75]. Será a cidade em estado puro, despojada de tudo o que não é puramente urbano, condenada, para subsistir, a obter tudo por troca: o trigo ou o milho, o centeio, as reses, os queijos, os legumes, o vinho, o azeite, a madeira, a pedra? E até a água potável! Toda a sua população situa-se fora desse "setor primário", em geral tão largamente representado até no interior das cidades pré-industriais. Veneza desenvolve sua atividade nos setores a que os economistas chamam hoje *secundário* e *terciário*: a indústria, o comércio, os serviços, setores em que a rentabilidade do trabalho é mais elevada do que nas atividades rurais. Isso equivale a deixar para os outros as tarefas menos lucrativas, a criar um desequilíbrio que todas as grandes cidades conhecerão: Florença, embora rica em terras, já nos séculos XIV e XV importará o seu cereal da Sicília e cobrirá de vinhas e olivas as colinas próximas; Amsterdam, no século XVII, comerá o trigo e o centeio do Báltico, a carne da Dinamarca, os arenques da "grande pesca" do Dogger Bank. Mas desde seus primeiros passos Veneza, Amalfi ou Gênova — todas elas cidades sem território — foram condenadas a viver nessa base. Não tinham outra escolha.

Quando, nos séculos IX e X, o comércio longínquo dos venezianos se define, o Mediterrâneo é partilhado entre Bizâncio, Islã e Cristandade ocidental. À primeira vista, Bizâncio deveria ter-se tornado centro da economia-mundo em via de reconstituição. Mas Bizâncio, carregando o peso de seu passado, não se mostra combativa[76]. Aberto diante do Mediterrâneo, prolongando-se até o oceano Índico e a China através de cortejos de caravanas e de navios, o Islã atinge a supremacia sobre a velha metrópole do Império Grego. Então é o Islã que vai tomar tudo? Não, pois Bizâncio continua sendo um obstáculo, por causa de suas riquezas antigas, de sua experiência, de sua autoridade num universo que tem dificuldade em se unir, dado o enorme aglomerado cujo peso ninguém consegue deslocar facilmente.

As cidades italianas, Gênova, Pisa e Veneza, introduzem-se pouco a pouco entre as economias que dominam o mar. A sorte de Veneza foi talvez não ter precisado, como Gênova e Pisa, recorrer à violência e à corrida para conseguir um lugar ao sol. Colocada sob a dominação bastante teórica do Império Grego, penetra mais comodamente do que qualquer outra no enorme mercado mal defendido de Bizâncio, presta ao Império numerosos serviços, contribui até para a sua defesa. Em troca, obtém privilégios exorbitantes[77]. Nem por isso, e a despeito do cresci-

mento precoce de um certo "capitalismo", ela deixa de ser uma cidade medíocre. Durante séculos, a praça São Marcos permanecerá atulhada de vinhas, de árvores, de construções parasitas, cortada por um canal, coberta ao norte por um pomar (donde o nome de *Brolo*, pomar, ter se mantido para o lugar quando se tornou ponto de encontro dos nobres e centro das intrigas e falatório políticos[78]). As ruas são de terra batida, as pontes de madeira, como as casas, de forma que a cidade nascente, para evitar os incêndios, relega para Murano os fornos dos vidreiros. Indubitavelmente, multiplicam-se os sinais de atividade: cunhagem de moedas, empréstimos estipulados em hipérperos (moeda de ouro de Bizâncio), mas o escambo conserva sua legitimidade, a taxa de crédito mantém-se muito elevada (de *quinque sex*, isto é, 20%) e as condições draconianas de reembolso revelam a raridade do numerário, a modicidade do tônus econômico[79].

Todavia, não sejamos categóricos. Antes do século XIII, a história de Veneza está imersa em espesso nevoeiro. Há discussão entre os especialistas, como há entre os antiqüistas, a respeito das obscuras origens de Roma. Assim, é provável que os mercadores judeus instalados em Constantinopla, no Negroponto, na ilha de Cândia, tenham desde muito cedo freqüentado o porto e a cidade de Veneza, embora a ilha chamada Giudecca, a despeito do seu nome, não tenha sido o seu local de permanência obrigatória[80]. É também mais que provável que, na época da entrevista, em Veneza, entre Frederico Barba-Roxa e o papa Alexandre III (1177), já houvesse relações mercantis entre a cidade de São Marcos e a Alemanha e que o metal branco das minas alemãs desempenhasse em Veneza um papel eminente, em face do ouro bizantino[81].

Mas para que Veneza seja Veneza, deverá sucessivamente controlar as suas lagunas, garantir para si a livre passagem pelas vias fluviais que ali encontram o Adriático, desviar para seu benefício a rota do Brenner (controlada até 1178 por Verona[82]). Será necessário que ela multiplique seus navios de comércio e de guerra e que o Arsenal, construído a partir de 1104[83], se transforme num centro de poder sem rival, que o Adriático pouco a pouco se torne o "seu golfo" e que seja vencida ou afastada a concorrência de cidades como Comacchio, Ferrara e Ancona, ou, na *altura sponda* do Adriático, Spalato, Zara, Ragusa. Sem contar as lutas que cedo se travam contra Gênova. Será necessário que ela forje suas instituições, fiscais, financeiras, monetárias, administrativas, políticas, e que os seus homens ricos ("capitalistas" aos olhos de G. Gracco[84], a quem devemos um livro revolucionário sobre os primórdios de Veneza) tomem o poder logo em seguida ao reinado do último doge autocrático, Vitale Michiel (1172)[85]. Só então se revelam os contornos da grandeza veneziana.

Entretanto, sem possibilidade de erro, é a fantástica aventura das Cruzadas que acelera o crescimento mercantil da Cristandade e de Veneza. Homens vindos do Norte tomam o caminho do Mediterrâneo, transportam-se para lá com seus cavalos, oferecendo o preço da sua passagem a bordo dos navios das cidades italianas, arruinando-se para pagar suas despesas. Logo os navios de transporte aumentam, tornam-se gigantes, em Pisa, Gênova e Veneza. Na Terra Santa, Estados cristãos implantam-se, abrem uma brecha para o Oriente e suas mercadorias prestigiosas, pimenta, especiarias, seda, drogas[86]. A virada *decisiva* para Veneza foi a terrível[87] Quarta Cruzada, que, iniciada com a conquista da cidade cristã de Zara (1203), ter-

mina com o saque de Constantinopla (1204). Até então, Veneza havia parasitado, devorado por dentro o Império de Bizâncio, que se torna quase propriedade sua. Mas todas as cidades italianas se beneficiaram da derrocada de Bizâncio; do mesmo modo, beneficiaram-se da invasão mongol que, depois de 1240, abre por um século uma rota continental direta do mar Negro até a China e a Índia, com a inestimável vantagem de rodear as posições do Islão[88]. A rivalidade entre Gênova e Veneza aumenta no cenário, a partir de então essencial, do mar Negro e, forçosamente, em Constantinopla.

É verdade que o movimento das Cruzadas se interrompe antes mesmo da morte de S. Luís, em 1270, e que o Islão retoma, com São João de Acre, em 1291, a última posição importante dos cristãos na Terra Santa. Contudo, a ilha de Chipre, posto estratégico decisivo, protege os mercadores e os marinheiros cristãos nos mares de Levante[89]. E sobretudo o mar, já cristão, continua a sê-lo na sua totalidade, afirmando a dominação das cidades italianas. Em Florença, em 1250, em Gênova mais cedo ainda, em Veneza em 1284, as cunhagens de moeda de ouro[90] assinalam uma libertação econômica com relação aos dinares islâmicos, uma afirmação de força. Aliás, as cidades governam sem dificuldade os Estados territoriais: Gênova restabelece o Império Grego dos Paleólogos em 1261; facilita a instalação dos aragoneses na Sicília (1282). Partindo de lá, os irmãos Vivaldi[91], dois séculos antes de Vasco da Gama, vão à procura, em suma, do cabo da Boa Esperança. Gênova e Veneza possuem então impérios coloniais e, quando parece que tudo irá se reunir numa só mão, Gênova atinge Pisa mortalmente, na batalha de La Meliora, em 1284, e destrói as galeras de Veneza diante da ilha de Curzola, no Adriático (setembro de 1298). Na aventura, Marco Polo teria sido feito prisioneiro[92]. Nesse final do século XIII, quem não apostaria, dez contra um, na vitória iminente e total da cidade de São Jorge?

A aposta teria sido perdida. Veneza acabará por triunfar. Mas o importante é que, doravante, no Mediterrâneo, a luta desenrola-se não mais entre Cristandade e Islão, mas no interior do aglomerado de cidades mercantis e industriosas que a prosperidade do mar desenvolveu por todo o norte da Itália. O principal trunfo é a pimenta e as especiarias do Levante, privilégio que conta muito para além do Mediterrâneo. É, na verdade, o grande trunfo dos mercadores italianos na Europa nórdica que se construíra ao mesmo tempo que se afirmava a renovação do Mediterrâneo ocidental.

O entreato das feiras de Champagne

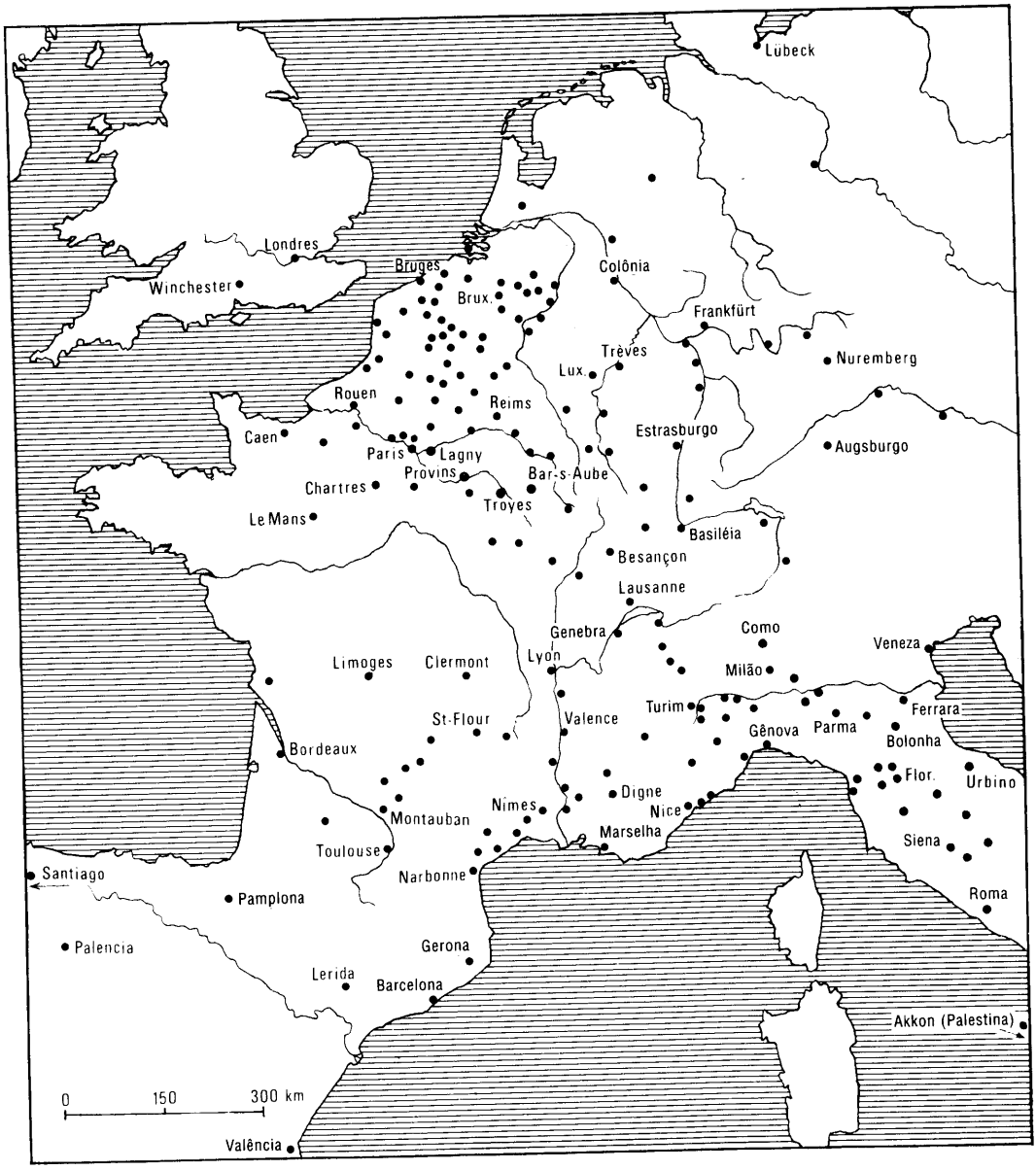
Foi portanto quase ao mesmo tempo, e lentamente, que se constituíram as duas zonas econômicas dos Países Baixos e da Itália. E é entre esses dois pólos, essas duas zonas centrais, que se insere o século das feiras de Champagne. Com efeito, nem o Norte nem o Sul vencem (ou nem sequer rivalizam), nessa primeira instauração da economia-mundo européia. O centro econômico situa-se, por muitos anos, a meio caminho entre os dois pólos, como que para contentar um e outro, nas seis feiras anuais de Champagne e de Brie, que, de dois em dois meses, se alternam[93]. "Vi-

nha primeiro, em janeiro, a de Lagny-sur-Marne; depois, na terça-feira anterior ao meio da Quaresma, a de Bar-sur-Aube; em maio, a primeira feira de Provins, chamada de S. Ciríaco; em junho, a 'feira quente' de Troyes; em setembro, a segunda feira de Provins ou feira de Saint Ayoul; e, finalmente, em outubro, fechando o ciclo, a 'feira fria' de Troyes[94]". A reunião das trocas e dos homens de negócios vai de uma cidade para outra. Esse sistema de relógio de repetição, instalado desde o século XIII, nem sequer é uma inovação, uma vez que, provavelmente, imita o circuito preexistente das feiras de Flandres[95] e retoma, reorganizando-a, uma cadeia de mercados regionais preexistentes[96].

Seja como for, as seis feiras de Champagne e de Brie, que duram dois meses cada uma, preenchem todo o ciclo anual, formando assim um "mercado contínuo"[97], então sem rival. O que hoje resta do velho Provins dá uma idéia da dimensão dos armazéns de entreposto de outrora. Quanto à sua celebridade, é testemunhada pelo ditado popular: "não conhecer as feiras de Champagne" significa ignorar uma coisa que todos sabem[98]. Com efeito, elas são o ponto de encontro de toda a Europa, do que têm para oferecer o Norte e o Sul. As caravanas mercantes convergem para Champagne e para Brie, em comboios agrupados e protegidos, lembrando as outras caravanas cujos camelos atravessam os vastos desertos do Islão em direção ao Mediterrâneo.

Não está fora das nossas possibilidades uma cartografia desses transportes. Com toda a lógica, as feiras de Champagne criaram à sua volta a prosperidade de inúmeras oficinas familiares onde se tecem telas e panos, do Sena ao Marne, até o Brabant. Esses tecidos partem de novo para sul, difundem-se por toda a Itália, depois em todas as rotas do Mediterrâneo. Os arquivos notariais assinalam a passagem de tecidos nórdicos por Gênova a partir da segunda metade do século XII[99]. Em Florença, o pano cru vindo do Norte é tingido pela *Arte di Calimala*[100], que reúne os mercadores mais ricos da cidade. Entretanto, da Itália chegam pimenta, especiarias, drogas, seda, numerário, créditos. De Veneza e de Gênova, as mercadorias viajam por mar até Aigues-Mortes, seguindo depois os longos vales do Ródano, do Saône e do Sena. Itinerários unicamente terrestres transpõem os Alpes, como a *via francigena*, que liga Siena e muitas outras cidades à longínqua França[101]. De Asti[102], na Lombardia, partem comboieiros e um enxame de pequenos mercadores, usurários e vendedores ambulantes que popularizarão em todo o Ocidente o nome em breve maldito dos lombardos, prestamistas mediante penhora. Juntam-se nessas confluências mercadorias das diversas províncias francesas, da Inglaterra, da Alemanha, e as da península Ibérica, pelo próprio caminho de Santiago de Compostela[103].

Todavia, a originalidade das feiras de Champagne está, provavelmente, menos na grande abundância de mercadorias do que no comércio de dinheiro e nos jogos precoces do crédito. A feira abre sempre com o pregão dos panos e as quatro primeiras semanas são reservadas às transações mercantis. Mas o mês seguinte é dos cambistas. Aparentemente modestos personagens que se instalam, no dia aprazado, "em Provins na cidade alta, no velho mercado, diante da igreja de Saint-Thibaut" ou "em Troyes, na rua Moyenne e na Mercearia perto da igreja de Saint-Jean-du-Marché"[104]. Na verdade, esses cambistas, geralmente italianos, são os verdadeiros donos do jogo. O seu material é uma simples "mesa coberta por um tapete" com



13. CIDADES RELACIONADAS COM AS FEIRAS DE CHAMPAGNE (séculos XII-XIII)

Este mapa ilustra o conjunto econômico e a bipolaridade da Europa no século XIII, com os Países Baixos ao norte e Itália ao sul. (Segundo H. Ammann. Mesma referência do mapa da p. 84)

um par de balanças mas também com sacos "cheios de lingotes ou de moedas"[105]. E as compensações entre vendas e compras, as transferências de uma feira para outra, os empréstimos aos senhores e aos príncipes, o pagamento das letras de câmbio que vêm "morrer" na feira, bem como a redação das que partem dela — tudo lhes passa pelas mãos. Em conseqüência, no que têm de internacional e sobretudo de mais moderno, as feiras de Champagne são comandadas, de perto ou de longe, pelos mercadores italianos cujas firmas são, muitas vezes, grandes empresas, como a *Magna Tavola* dos Buonsignori, os Rotschild de Siena[106].

É já a situação que se observará mais tarde nas feiras de Genebra e de Lyon: um crédito italiano que explora em proveito próprio, através das confluências de feiras de amplo raio de ação, o imenso mercado da Europa ocidental e os seus retornos em dinheiro. Pois não foi para tomar o mercado europeu que as feiras de Champagne se situaram não no seu centro econômico, indubitavelmente a Itália setentrional, mas perto dos clientes e fornecedores do Norte? Ou terão sido forçadas a isso uma vez que o centro de gravidade das trocas terrestres pendeu, a partir do século XI, na direção da grande indústria nórdica? As feiras de Champagne, pelos menos, situaram-se perto do limite dessa zona de produção: Paris, Provins, Châlons, Reims são centros têxteis já no século XII. Pelo contrário, a Itália triunfante do século XIII continua a ser acima de tudo mercantil, à frente das técnicas do comércio: introduziu na Europa a cunhagem de moedas de ouro, a letra de câmbio, a prática do crédito, mas a indústria só estará verdadeiramente sob o seu domínio no século seguinte, após a crise do século XIV[107]. Entretanto, os panos do Norte são indispensáveis ao seu comércio do Levante, de onde vem o essencial da sua fortuna.

Essas necessidades contaram mais do que a atração da política liberal dos condes de Champagne, muitas vezes invocada pelos historiadores[108]. É certo que os mercadores sempre estiveram em busca de liberdades — justamente o que lhes oferecia um conde de Champagne, senhor dos seus movimentos, embora sob suserania nominal do rei da França. Pelas mesmas razões, as feiras do condado de Flandres terão tido as graças dos mercadores[109], desejosos de evitar os perigos e os obstáculos que habitualmente criam os Estados demasiado poderosos. Todavia, será de se acreditar que a ocupação da Champagne, em 1273, por Filipe, o Ousado, depois a sua ligação com a coroa da França sob Filipe, o Belo, em 1284[110], tenham dado nas feiras o golpe de misericórdia? As feiras declinaram por razões bem diferentes, nesses últimos anos do século XIII, que lhes fora, todo ele, tão favorável. A desaceleração dos negócios atingiu primeiro as mercadorias; as operações de crédito mantiveram-se por mais tempo, até por volta dos anos 1310-1320[111]. Aliás, essas datas coincidem com as crises mais ou menos prolongadas e violentas que sacodem toda a Europa, de Florença a Londres, e que anunciam precocemente, antes da Peste Negra, a grande recessão do século XIV.

Essas crises comprometeram intensamente a prosperidade das feiras. Mas o que também contou foi a criação, no fim do século XIII e início do XIV, de uma ligação marítima contínua, forçosamente concorrente, entre o Mediterrâneo e o mar do Norte, pelo estreito de Gibraltar. A primeira ligação regular, estabelecida por Gênova em benefício de seus navios, situa-se em 1277. Seguir-se-ão as outras cidades do Mediterrâneo, embora com algum atraso.

Ao mesmo tempo, desenvolvia-se uma outra ligação, esta terrestre; as rotas alpinas do oeste, o Mont-Cenis e o Simplon, perdem, com efeito, parte de sua importância em favor das passagens de Leste, o São Gotardo e o Brenner. Em 1237, a ponte lançada audaciosamente sobre o Reuss abriu a via do São Gotardo[112]. O "istmo alemão" é então favorecido. A Alemanha e a Europa central conhecem um impulso geral com a prosperidade de suas minas de prata e de cobre, os progressos da agricultura, a implantação da indústria dos fustões, o desenvolvimento dos mercados e das feiras. A expansão dos mercadores alemães se assinala em todos os países do Ocidente e no Báltico, na Europa de Leste e nas feiras de Champagne e em Veneza, onde a *Fondaco dei Tedeschi* parece ter sido fundada em 1228[113].

Será a atração das trocas pelo Brenner que explica que Veneza tenha tardado tanto (até 1314) para seguir os genoveses nas rotas marítimas que levavam a Bruges? Em vista do papel do dinheiro no comércio do Levante, não há dúvida de que as cidades italianas interessaram-se prioritariamente pela produção das minas de prata alemãs. Aliás, uma rede de lojas de cambistas logo quadricula as cidades da Alta Alemanha e da Renânia, desempenhando o mesmo papel dos mercadores banqueiros de Bruges ou de Champagne[114]. O antigo ponto de encontro francês foi assim pego pelas costas por um sistema de vias concorrentes, terrestres e marítimas.

Afirma-se às vezes que as feiras de Champagne teriam sofrido com uma "revolução comercial", com o triunfo do novo comércio em que o mercador fica na sua loja ou no seu escritório, conta com empregados fixos e com transportadores especializados, passa a dirigir de longe os seus negócios graças à verificação da contabilidade e às cartas que transmitem informações, ordens e reclamações. Mas, na verdade, o comércio, muito antes das feiras de Champagne, não conhecia já essas dualidades: itinerância por um lado, sedentarismo por outro? E quem impediria a nova prática de se enraizar em Provins ou em Troyes?

Uma oportunidade perdida pela França

Quem poderá dizer até que ponto a prosperidade das feiras de Champagne foi benéfica para o reino da França e especialmente para Paris?

Se o reino, politicamente estruturado a partir de Filipe Augusto (1180-1223), torna-se incontestavelmente o mais brilhante dos Estados europeus já antes de S. Luís (1226-1279), isso deve-se à evolução geral da Europa, mas também ao fato de o centro de gravidade do mundo europeu se ter fixado a um ou dois dias da sua capital. Paris torna-se uma grande praça mercantil e assim permanecerá, em boa posição, até o século XV. A cidade tirou proveito da proximidade de tantos homens de negócios. Ao mesmo tempo, acolhia as instituições da monarquia francesa, cobria-se de monumentos, abrigava a mais brilhante das universidades da Europa onde, logicamente, eclodia a revolução científica que se seguiu à recolocação em circulação do pensamento de Aristóteles. Durante aquele "grande século" [o XIII], diz Augusto Guzzo, "... todo o mundo tinha os olhos postos em Paris. Muitos italianos estudaram lá e outros lá ensinaram, como S. Boaventura e S. Tomás"[115]. Poder-se-á

então dizer que um *século* de Paris se instalou? É o que sugere, *a contrario*, o título do livro, polêmico e entusiasta, de Giuseppe Toffanin, historiador do humanismo, a propósito do século XIII, para ele *o Secolo senza Roma*[116]. Seja como for, o gótico, a arte francesa, difunde-se a partir da Île-de-France e os mercadores sienenses, habituados às feiras de Champagne, não foram os únicos a levá-lo para casa na bagagem. E como tudo está interligado, é esse o momento em que as *comunas* francesas consumam sua evolução e em que, em torno de Paris, entre 1236 e 1325, em Sucy-en-Brie, em Boissy, em Orly e em outros lugares, precipita-se, com os favores da autoridade real, a libertação dos camponeses[117]. É também o momento em que a França de São Luís assume a Cruzada no Mediterrâneo. Equivale a dizer o lugar de honra da Cristandade.

Na história da Europa e da França, as feiras de Champagne não passaram, no entanto, de um entreato. Será a primeira e a última vez que o complexo econômico construído na Europa terá levado a uma série de cidades com feira e, o que é mais, continentais. Será também a primeira e a última vez que a França terá visto estabelecer-se no seu seio o centro econômico do Ocidente, tesouro possuído, depois perdido, sem que os responsáveis pelo destino francês tomem consciência disso[118]. E, no entanto, o que se esboça com os últimos Capetos é como que uma tirada de circuito do reino da França durante longos anos. O desenvolvimento das vias norte-sul entre a Alemanha e a Itália, a ligação marítima entre o Mediterrâneo e o mar do Norte estabelecem-se antes de acabar o século XIII, um circuito privilegiado do capitalismo e da modernidade: circunda a França a uma boa distância, sem no entanto a tocar. Se a excetuarmos Marselha e Aigues-Mortes, o grande comércio e o capitalismo que ele veicula ficam quase fora do espaço francês, que estará apenas entreaberto aos grandes tráficos externos durante e imediatamente após os infortúnios e as carências da Guerra dos Cem Anos.

Mas, ao mesmo tempo que a economia francesa, não é o Estado territorial que foi posto fora de jogo muito antes da regressão que irá coincidir com a chamada Guerra dos Cem Anos? Se o reino da França tivesse mantido sua força e sua coerência, é provável que o capitalismo italiano não tivesse tido os flancos tão abertos. Mas, reciprocamente, os novos circuitos do capitalismo significaram um tal poder de monopólio a favor dos Estados-cidades da Itália e dos Países Baixos que os Estados territoriais nascentes, na Inglaterra, na França ou na Espanha, sofreram forçosamente as conseqüências disso.

A PREEMINÊNCIA TARDIA DE VENEZA

A França, na Champagne, perde a bola. Quem a apanha? Nem as feiras de Flandres, nem Bruges (contrariamente ao que afirma Lamberto Incarnati[119]), a despeito da criação da sua famosa Bolsa, em 1309. Os navios, os negociantes, as mercadorias caras, o dinheiro, o crédito chegam-lhe sobretudo do sul, como dissemos. É o próprio Lamberto Incarnati[120] que observa: "Grande parte dos profissionais do crédito são italianos". E a balança de pagamentos dos Países Baixos manter-se-á, até o fim do século XV, provavelmente até mais tarde, a favor dos meridionais[121].

Se o centro de gravidade tivesse permanecido a meio caminho entre o Adriático e o mar do Norte, teria podido fixar-se em Nuremberg, por exemplo, onde confluem uma dúzia de grandes vias, ou em Colônia, a maior das cidades alemãs. Ora, se Bruges, ou um centro mediano análogo ao das feiras de Champagne, não leva a melhor, talvez seja porque a Itália já não tem a mesma necessidade de ir para norte, agora que desenvolveu em Florença, em Milão e em outros lugares os seus próprios centros industriais, ao alcance de seus mercadores. Florença, que até então consagrara o melhor das suas atividades artesanais ao tingimento dos panos crus do Norte, passa da *Arte di Calimala* para a *Arte della Lana*, e seu desenvolvimento industrial é rápido, espetacular.

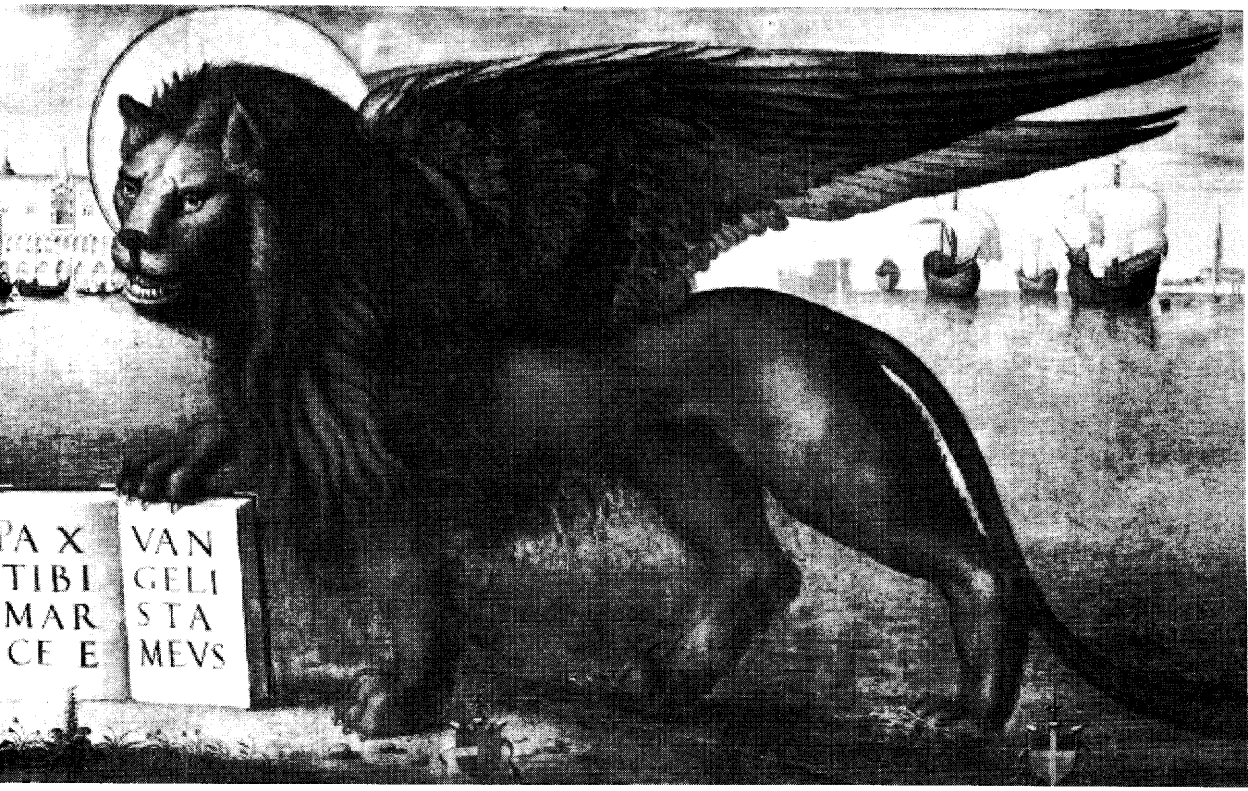
O que também contou foi a regressão que, já havia anos, preparava o terreno para a apocalíptica Peste Negra e para o fantástico refluxo da vida econômica que se seguirá. A crise e as inversões de tendência, como vimos[122], favorecem a deterioração dos sistemas estabelecidos, eliminam os mais fracos, reforçam a preponderância relativa dos mais fortes, embora a crise não os poupe. Também a Itália foi atravessada, sacudida pela tormenta; nela as façanhas, os sucessos tornam-se raros. Mas recolher-se a si mesma significa recolher-se ao Mediterrâneo que continua sendo a zona mais ativa e o cerne do comércio internacional mais lucrativo. Na regressão geral do Ocidente, a Itália é, como dizem os economistas, uma "zona protegida": está reservado a ela o melhor dos tráficos; o seu jogo com o ouro[123], sua experiência em matéria de moeda e de crédito a protegem; seus Estados-cidades, máquinas de gestão muito mais leve do que a dos pesados Estados territoriais, podem viver ao largo nessa conjuntura restrita. As dificuldades são para os outros, principalmente para os grandes Estados territoriais que sofrem e se desagregam. O Mediterrâneo e a Europa ativa ficam mais do que nunca reduzidos a arquipélagos de cidades.

Não é de surpreender, portanto, que, na recentragem em gestação da economia européia, só haja agora concorrência entre as cidades italianas. E particularmente entre Veneza e Gênova, que disputam o cetro, em nome das suas paixões e dos seus interesses. Tanto uma como a outra são muito capazes de ganhar. Então, por que a vitória de Veneza?

Gênova contra Veneza

Em 1298, Gênova derrotara a frota veneziana, diante de Curzola. Oitenta anos mais tarde, em agosto de 1379, apoderava-se de Chioggia, pequeno porto de pescadores que controla uma das saídas da laguna veneziana para o Adriático[124]. A orgulhosa cidade de S. Marcos parecia perdida, mas, numa prodigiosa reação, inverteu a situação: Vettor Pisani, em junho de 1380, retomava Chioggia e destruía a frota genovesa[125]. No ano seguinte, a paz, assinada em Turim, não dava a Veneza qualquer vantagem formal[126]. No entanto, foi o princípio do recuo dos genoveses — não voltarão a aparecer no Adriático — e da afirmação, a partir daí indiscutível, da preeminência de Veneza.

Essa derrota, depois o triunfo, não são fáceis de compreender. Aliás, Gênova, depois de Chioggia, não foi riscada da lista das cidades ricas, poderosas. Então, por que a cessação definitiva do combate na imensa arena fechada do Mediterrâneo onde as duas rivais haviam podido, durante tanto tempo, atacar-se, saquear litorais, capturar comboios, destruir galeras, atuar uma contra a outra por intermédio dos príncipes: o Angevino, o Húngaro, o Paleólogo ou o Aragonês?



O Leão de São Marcos, 1516. Veneza, Palácio Ducal. (Foto Giraudon)

Talvez a prosperidade prolongada, o fluxo crescente dos negócios tenham permitido durante muito tempo aquelas batalhas acirradas, na realidade sem conseqüências mortais, como se ferimentos e chagas sempre se fossem curando sozinhas. Se a guerra de Chioggia marca uma cesura, não será porque, naqueles anos 1380, o impulso de um longo período de crescimento foi bloqueado, e desta vez inapelavelmente? O luxo da pequena ou da grande guerra torna-se demasiado dispendioso. Impõe-se a coexistência pacífica, tanto mais que os interesses de Gênova e de Veneza, potências mercantis e coloniais (e, como *coloniais*, já tendo atingido uma fase avançada de capitalismo), desaconselhava-lhes lutar até a morte de uma ou de outra: as rivalidades capitalistas admitem sempre um certo grau de cumplicidade, mesmo entre adversários consumados.

Seja como for, não creio que a promoção de Veneza se tenha devido à suprema excelência do seu capitalismo, saudado por Oliver C. Cox[127] como o nascimento de um modelo original. Com efeito, nenhum historiador duvida da precocidade de Gênova, da sua modernidade única na via do capitalismo. Gênova, desse ponto de vista, é bem mais moderna do que Veneza e talvez uma certa vulnerabilidade resulte justamente dessa posição avançada. Talvez uma das vantagens de Veneza tenha sido precisamente o fato de ser mais racional, de correr menos riscos. E sua situação geográfica favorecia-a, com toda a evidência. Sair da laguna é entrar no Adriático e, para um veneziano, era também ficar em casa. Para um genovês, sair da sua cidade é entrar no mar Tirreno, mar vasto demais para ser eficazmente vigiado e que, na realidade, pertence a todo o mundo[128]. E enquanto o Leste for a principal fonte de riqueza, Veneza, com a facilidade de seu caminho de ilhas para a Oriente, estará em vantagem. Quando a "rota mongol" se rompeu nos anos 1340, foi ela a primeira a se apresentar, antecipando-se aos seus rivais, já em 1343, à porta da Síria e do Egito, e não a encontrou fechada[129]. Finalmente, Veneza, melhor do que qualquer outra cidade italiana, está ligada à Alemanha e à Europa central, que são os clientes mais certos para o algodão, a pimenta e as especiarias e a fonte privilegiada do metal branco, chave do comércio do Levante.

O poder de Veneza

No final do século XIV, a primazia de Veneza afirma-se sem ambigüidades. Em 1383, ocupa a ilha de Corfu, chave da navegação para a entrada e a saída do Adriático. Sem esforço, embora com grandes despesas[130], ocupa, de 1405 a 1427, as cidades da sua Terra Firme, Pádua, Verona, Brescia, Bérgamo[131]. Está protegida da Itália por um talude de cidades e de territórios. A ocupação dessa zona continental pela qual havia muito irradiava-se sua economia, inscreve-se, aliás, num movimento de conjunto significativo: na mesma época, Milão torna-se a Lombardia; Florença impõe-se na Toscana e apodera-se da sua rival, Pisa, em 1405; Gênova consegue estender sua dominação às suas duas "rivieras", do Levante e do Poente, assoreando o porto de Savona, sua rival[132]. Há reforço das grandes cidades italianas à custa das cidades de menor peso. Em suma, um processo do que há de mais clássico.

E Veneza já havia conseguido, muito mais cedo, talhar o seu Império, modesto em extensão mas de espantosa importância estratégica e mercantil, por causa do seu alinhamento ao longo das rotas do Levante. Um Império disperso que se parece antecipadamente, guardadas as devidas proporções, com o dos portugueses ou o dos holandeses, mais tarde, no oceano Índico, segundo o esquema do que os anglo-saxões chamam *trading posts Empire*, uma cadeia de postos mercantis que constituem, todos juntos, uma longa antena capitalista. Um Império "à fenícia", diremos nós.

Poder, riqueza caminham juntos. Ora, essa riqueza (portanto esse poder) pode submeter-se a um teste da verdade partindo dos orçamentos da Signoria, seus *Bilanci*[133], e da célebre arenga do velho doge Tomaso Mocenigo, às vésperas da sua morte, em 1423.

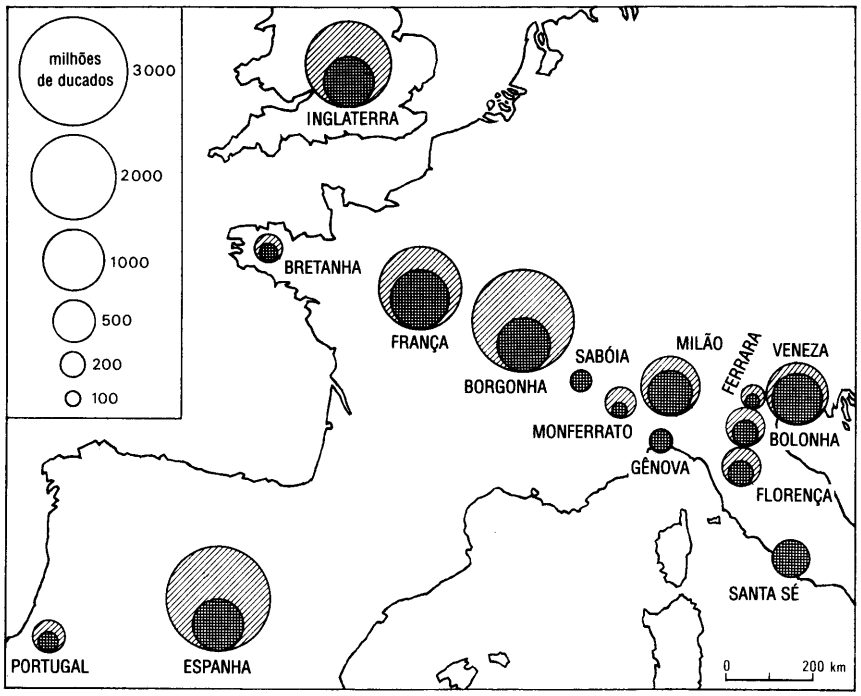
Nessa época, as receitas da *cidade* de Veneza elevam-se a 750 000 ducados. Se os coeficientes de que já nos servimos[134] — o orçamento estaria entre os 5 e os 10% do rendimento nacional — forem aplicáveis aqui, o rendimento nacional bruto da cidade situar-se-ia entre os 7,5 milhões e os 15 milhões de ducados. Sendo a população atribuída a Veneza e ao *Dogado* (o seu subúrbio até Chioggia) de 150 000 habitantes no máximo, o rendimento *per capita* na cidade situar-se-ia entre 50 e 100 ducados, o que é um nível muito elevado; mesmo no mais baixo é difícil de se acreditar. Tomaremos melhor esta medida se tentarmos uma comparação com as economias da época. Um documento veneziano[135] justamente oferece para o início do século XV um levantamento dos orçamentos europeus cujos números utilizamos na figura ao lado. Enquanto as receitas *próprias* de Veneza são estimadas em 750 000 ou 800 000 ducados, o reino da França, então numa situação lamentável, é certo, inscreve-se apenas em um milhão de ducados; Veneza está em igualdade com a Espanha (mas que Espanha?), quase em igualdade com a Inglaterra e ultrapassa em muito as outras cidades italianas, que, presume-se, a seguem de perto: Milão, Florença, Gênova. É certo que, quanto a esta última, os números do orçamento não querem dizer grande coisa, pois os interesses privados confiscaram em proveito próprio uma enorme parte dos rendimentos públicos.

No entanto, só tratamos de Veneza e do *Dogado*. Ao rendimento da Signoria (750 000) há que somar o rendimento da Terra Firme (464 000) e o do Império, do "mar" (376 000). O total (1 615 000 ducados) coloca o orçamento de Veneza no primeiro lugar de todos os orçamentos da Europa. E mais ainda do que parece, pois, se atribuirmos ao conjunto veneziano (Veneza, mais Terra Firme, mais o Império) uma população de 1 milhão e meio de pessoas, número máximo, e 15 milhões de habitantes (para permitir um cálculo grosseiro e rápido) à França de Carlos VI, tendo esta dez vezes mais habitantes deveria, para igual riqueza, ter um orçamento dez vezes superior ao da Signoria — isto é, 16 milhões. O orçamento francês, de apenas 1 milhão, sublinha a monstruosa superioridade das cidades-Estados relativamente às economias "territoriais" e leva a pensar no que possa significar de benefício para uma cidade, isto é, para um punhado de pessoas, a concentração precoce do capital. Outra comparação interessante, quando não peremptória: o nosso documento mostra a regressão dos orçamentos, no século XV, sem precisar, infelizmente, a partir de que ano a dita regressão se iniciou. Em relação à antiga norma, o orçamento in-

glês teria diminuído 65%, o da Espanha (mas que Espanha?), 73%, o de Veneza apenas 27%.

Segundo teste, a célebre arenga do doge Mocenigo, ao mesmo tempo um testamento, uma estatística e uma invectiva política[136]. Na véspera de morrer, o velho doge faz um esforço desesperado para barrar o caminho de Francesco Foscari, o Belicoso, que lhe sucederá em 15 de abril de 1423 e irá presidir aos destinos de Veneza até 23 de outubro de 1457, data da sua deposição. O velho doge explica aos que o escutam as vantagens da paz na preservação da fortuna do Estado e dos particulares. Se vocês elegerem Foscari, diz ele, "logo estarão em guerra. Quem tiver 10 000 ducados ficará só com mil, quem tiver dez casas ficará só com uma, quem tiver dez roupas ficará só com uma, quem tiver dez saias, ou meias, ou camisas terá dificuldade para ficar com uma, e assim com todas as outras coisas..." Se, pelo contrário, a paz se mantiver, "se vocês seguirem meu conselho, verão que se tornarão donos do ouro dos cristãos".

É, de qualquer modo, uma linguagem surpreendente. Ele supõe que os homens de Veneza daquele tempo sejam capazes de compreender que salvaguardar seus



14. ORÇAMENTOS A SEREM COMPARADOS:
VENEZA RESISTE MELHOR À CRISE DO QUE OS OUTROS ESTADOS

*Esta representação gráfica dos valores venezianos (*Bilanci generali, *I, 1912, pp. 98-99) mostra ao mesmo tempo os volumes respectivos dos orçamentos europeus e a sua regressão mais ou menos intensa no primeiro quartel do século XV. Os valores indicados no texto ao lado, os mais seguros, correspondem ao círculo escuro e talvez ao ano de 1423. O círculo mais claro representa orçamentos anteriores, nitidamente maiores.*

ducados, suas casas e suas meias é o caminho do verdadeiro poder; que pela circulação mercantil — não pelas armas — é possível tornar-se "donos do ouro dos cristãos", o que equivale a dizer de toda a economia européia. Segundo Mocenigo (e seus números, outrora discutidos, já não o são hoje), o capital investido por ano no comércio era de 10 milhões de ducados. Esses 10 milhões rendem, além dos 2 milhões de rendimento do capital, um lucro mercantil de 2 milhões. Observemos essa maneira de distinguir lucro mercantil de rendimento do capital investido, ambos contados à taxa de 20%. A remuneração do comércio longínquo é portanto em Veneza, segundo Mocenigo, de 40%, taxa fabulosamente elevada e que explica a saúde precoce e exuberante do capitalismo veneziano. Sombart tachava de "infantil" quem ousasse falar de capitalismo em Veneza, no século XII. Mas, no século

Giovanni Antonio Canaletto (1697-1768), Il Campo di San Giacometto. É sob os pórticos desta pequena igreja, no prolongamento da praça de Rialto, que os grandes mercadores se encontravam. (Museu de Dresden, clichê do museu)

XV, que outro nome se pode dar ao mundo que transparece no espantoso discurso de Mocenigo?

Os 4 milhões de rendimento mercantil anual, estimado pelo próprio doge, representam entre metade e um quarto da minha própria estimativa do rendimento global da cidade. O discurso de Mocenigo dá, de passagem, algumas estimativas numéricas sobre o comércio e a frota de Veneza. Elas corroboram as ordens de grandeza dos nossos cálculos. Estes também não contradizem o que sabemos da atividade da *Zecca,* a casa da moeda veneziana (numa época, é verdade, muito mais tardia, ainda por cima inflacionista, que corresponde ao que alguns chamam a "decadência de Veneza"). A *Zecca*, com efeito, cunha nos últimos anos do século XVI cerca de 2 milhões de ducados por ano, entre moedas de ouro e moedas de prata[137]. Isso permite supor um fluxo monetário em movimento que pode chegar aos 40 milhões[138], fluxo que só passa por Veneza, mas que todos os anos se renova. Não é de estranhar, quando pensamos que os seus mercadores mantêm firmemente os principais tráficos do mar, a pimenta, as especiarias, o algodão da Síria, o trigo, o vinho, o sal. Já Pierre Daru, na sua clássica e sempre útil *Histoire de Venise* (1819)[139], assinalava "o quanto o ramo de negócio do sal pode ter levado para Veneza". Daí o cuidado da Signoria em controlar as salinas do Adriático e das costas de Chipre. Todos os anos, da Hungria, da Croácia, da própria Alemanha, vêm mais de 40 000 cavalos carregar só o sal da Ístria[140].

Outros sinais da riqueza veneziana, a enorme concentração de poder que representa o seu Arsenal, seu grande número de galeras, de navios de carga, o sistema das *galere da mercato*, ao qual voltaremos[141]. Não menos o constante embelezamento da cidade que, pouco a pouco, ao longo do século XV, muda de pele; as ruas de terra batida são pavimentadas, as pontes e os cais de madeira dos canais substituídos por pontes e *fondamenta* de pedra (há aqui uma "petrificação" do capital que, tanto quanto um luxo, é uma necessidade), sem contar outras operações de interesse urbanístico: a abertura de poços[142] ou a limpeza dos canais da cidade, cujo mau cheiro tornava-se às vezes insuportável[143].

Tudo isso se inscreve numa política de prestígio que, para um Estado, para uma cidade ou para um indivíduo pode constituir um meio de dominar. O governo de Veneza está bem consciente da necessidade de embelezar a cidade, "*non sparangando spexa alguna come e conveniente ala beleza sua*" (não poupando despesa alguma, como convém à sua beleza)[144]. Embora as obras de reconstrução do palácio dos Doges se arrastem no tempo, elas prosseguem sem interrupção; em Rialto Vecchio, em 1459, ergue-se a nova Loggia, em suma, a bolsa dos mercadores, em frente ao *Fondaco dei Tedeschi*[145]. De 1421 a 1440, os Contarini mandam construir a *Ca' d'Oro*, dando para o *Canal Grande*, onde irão multiplicar-se os novos palácios. Decerto essa febre de construção é comum a muitas cidades da Itália e de outros lugares. Mas construir em Veneza, sobre milhares de carvalhos enterrados como pilares na areia e na vasa da laguna, com pedra trazida da Ístria, representa uma despesa absolutamente colossal[146].

Naturalmente, a força de Veneza manifesta-se também, e com esplendor, no plano político, em que Veneza é brilhante; muito cedo teve os seus embaixadores, os seus *oratori*. Teve também, a serviço da sua política, tropas mercenárias: quem tem dinheiro, contrata-as, compra-as, move-as no tabuleiro dos campos de batalha.

Nem sempre são os melhores soldados, pois os *condottieri* inventarão guerras em que uns e outros se perseguem amigavelmente[147] sem se apanharem, as "*drôles de guerres*", como a de 1939-1940. Mas Veneza bloqueia as tentativas hegemônicas de Milão; participa na paz de Lodi (1454), que cria, ou melhor, congela o equilíbrio das potências italianas; por ocasião da segunda guerra de Ferrara, em 1482-1483, resiste altivamente aos seus adversários que sonham, como diz um deles, lançá-la de novo ao mar, que era onde, antigamente, ela estava em seu elemento[148]; em 1495, está no centro das negociações que surpreenderão Commynes e levarão de volta para casa, sem tambor nem trombetas, o reizinho da França, Carlos VIII, que no ano anterior chegara com demasiada facilidade a Nápoles — tudo isto diz muito sobre o poder de um Estado-cidade excessivamente rico. Priuli, nos seus *Diarii*[149], tem todo o direito de se abandonar ao orgulho ao relatar a extraordinária reunião de todos os embaixadores dos príncipes da Europa, mais o representante do Sultão, de onde sairá a liga antifrancesa de 31 de março de 1495, destinada a defender a pobre Itália invadida por um rei transalpino, a Itália de que os venezianos "defensores da Cristandade são os pais"[150].

A economia-mundo a partir de Veneza

A economia-mundo centrada em Veneza, fonte do seu poder, não se desenha claramente num mapa da Europa. A leste, a fronteira, bem nítida na altura da Polônia e da Hungria, torna-se incerta através dos Bálcãs, ao sabor de uma conquista turca que *precedeu* a tomada de Constantinopla (1453) e que, irresistivelmente, estendeu-se para o norte: Andrinopla foi ocupada em 1361; a batalha de Kossovo, que destrói o grande Império Sérvio, é de 1389. Para oeste, em contrapartida, não há que hesitar: toda a Europa está sob a dependência de Veneza. Também o Mediterrâneo, incluindo Constantinopla (até 1453) e, para além, o espaço do mar Negro, explorado durante mais alguns anos a favor do Ocidente. As regiões do Islã, que os turcos ainda não tomaram (norte da África, Egito e Síria), abrem o seu litoral aos mercadores cristãos, desde Ceuta, que se torna portuguesa em 1415, até Beirute e Trípoli, na Síria. Mas reservam para seu uso exclusivo as rotas profundas do interior, em direção à África Negra, ao mar Vermelho e ao golfo Pérsico. As especiarias, as drogas, as sedas são encaminhadas para portos do Levante, os mercadores do Ocidente devem esperar por elas lá.

Mais complicado do que o traçado das fronteiras do conjunto é o recorte das diversas zonas que o compõem. A zona central, por certo, é facilmente reconhecível; as declarações de Tommaso Mocenigo, já evocadas, revelam as relações preferenciais de Veneza com Milão, as cidades lombardas, Gênova e Florença. Esse arquipélago de cidades, limitado ao sul por uma linha que liga Florença a Ancona e ao norte pela linha dos Alpes, é, sem contestação, o coração da economia-mundo dominada por Veneza. Mas esse espaço salpicado de cidades-estrelas estende-se para norte, para além dos Alpes, por uma espécie de via láctea das cidades mercantis: Augsburgo, Viena, Nuremberg, Ratisbona, Ulm, Basiléia, Estrasburgo, Colônia, Hamburgo e até Lübeck, e termina na massa sempre poderosa das cidades dos

Países Baixos (acima das quais brilha ainda Bruges) e dos dois portos ingleses de Londres e de Southampton (*Antone*, para os meridionais). O espaço europeu é portanto atravessado, de sul a norte, por um eixo Veneza-Bruges-Londres que o corta em dois: tanto a leste como a oeste, há vastas zonas muito menos animadas do que o eixo essencial, que permanecem periféricas. E o centro, contrariamente às leis elementares que haviam suscitado as feiras de Champagne, situa-se na extremidade sul desse eixo, mais propriamente na sua junção com o eixo mediterrânico que, de oeste a leste, representa a linha essencial do comércio longínquo da Europa e a principal fonte dos seus lucros.

A responsabilidade de Veneza

Não terá havido, para as modalidades dessa centragem italiana, uma razão suplementar, a saber, a política econômica de Veneza que retomou por sua iniciativa os métodos sofridos por seus próprios mercadores, encerrados nos *funduks* (uma rua ou uma série de construções) das regiões do Islã?[151] Veneza criou até, para os mercadores alemães, um ponto obrigatório de reunião e de segregação, o *Fondaco dei Tedeschi*[152], em frente à ponte de Rialto, no seu centro de negócios. Era lá que todos os mercadores alemães tinham de depositar suas mercadorias, morar num dos quartos previstos para esse fim, vender sob controle rigoroso dos agentes da Signoria e reutilizar o dinheiro das suas vendas em mercadorias venezianas. Estrita sujeição, de que o mercador alemão se queixa continuamente, pois tal situação o exclui do grande comércio longínquo que Veneza reserva ciosamente aos seus *cittadini, de indus et extra*. Se um alemão se imiscuísse nesse comércio, suas mercadorias seriam confiscadas.

Veneza, em contrapartida, praticamente proíbe seus próprios mercadores de comprar ou vender diretamente na Alemanha[153]. O resultado, para os alemães, é a obrigação de se dirigirem pessoalmente a Veneza e lá comprar os panos, o algodão, a lã, a seda, as especiarias, a pimenta, o ouro... O inverso, portanto, do que irá ocorrer depois da viagem de Vasco da Gama, quando os portugueses estabelecem a sua feitoria[154] em Antuérpia, levando eles próprios a pimenta e as especiarias aos clientes do Norte. Claro que os compradores alemães poderiam ir, e vão, a Gênova, que lhes está aberta sem restrições excessivas. Mas, além de Gênova ser sobretudo a porta para as ligações com Espanha, Portugal e norte da África, lá não encontram nada que não haja também em Veneza, espécie de entreposto universal como será mais tarde (e maior) Amsterdam. Como resistir às comodidades e tentações de uma cidade situada no centro de uma economia-mundo? Toda a Alemanha participa no jogo, entrega aos mercadores da Sereníssima ferro, ferragens, fustões (tecidos de linho e algodão), depois, passada a metade do século XV, em quantidades cada vez maiores, metal branco que os venezianos levam em parte para Túnis, onde é trocado por ouro em pó[155].

Não há dúvida de que se trata de uma política consciente de Veneza, uma vez que a impõe a todas as cidades que lhe estão mais ou menos submetidas. Todos os tráficos provenientes de Terra Firme ou destinados a ela, todas as exportações das

suas ilhas do Levante e das cidades do Adriático (mesmo que se trate de mercadorias destinadas, por exemplo, à Sicília ou à Inglaterra) devem obrigatoriamente passar pelo porto veneziano. Portanto, Veneza montou cientemente uma armadilha, em seu benefício, para as economias submetidas, como a economia alemã; alimentou-se delas, impedindo-as de agir à sua maneira e segundo sua própria lógica. Se Lisboa, logo depois dos descobrimentos, tivesse obrigado os navios do Norte a virem buscar nela as especiarias e a pimenta, teria destruído, ou pelo menos prejudicado, a supremacia de Antuérpia, prestes a se estabelecer. Mas talvez lhe faltasse a força necessária, a experiência mercantil e bancária das cidades italianas. E não é a armadilha do *Fondaco dei Tedeschi* tanto a conseqüência como a causa da preeminência de Veneza?

As galere da mercato

A ligação de Veneza com o Levante e com a Europa, mesmo no tempo da preeminência da cidade de S. Marcos, levantou vários problemas, particularmente o dos transportes através do Mediterrâneo e do Atlântico, pois a redistribuição das mercadorias preciosas estendia-se a toda a Europa. Quando a conjuntura era favorável, tudo se resolvia por si. Quando a conjuntura se tornava adversa, havia que recorrer aos grandes meios.

O sistema das *galere da mecato* está ligado precisamente às medidas de *economia dirigida* que os tempos ruins inspiraram ao Estado veneziano. Concebido já no século XIV, diante de uma crise insistente, como uma espécie de *dumping* (a expressão é de Gino Luzzatto), esse sistema foi ao mesmo tempo uma empresa do Estado e a organização de associações privadas eficazes, de verdadeiros *pools* marítimos de exportadores[156] preocupados em reduzir suas despesas de transporte e em se manter competitivos com relação aos estrangeiros, ou mesmo imbatíveis. Foi a Signoria que, provavelmente a partir de 1328, construiu no seu Arsenal as *galere da mercato,* navios mercantes (100 toneladas a princípio, depois até 300) capazes de carregar nos seus porões o equivalente a um comboio de mercadorias de 50 vagões. À saída ou à entrada dos portos, as *galere* utilizam remos, o resto do tempo navegam a vela, como barcos comuns de fundo redondo. É certo que não são os maiores navios mercantes da época, pois as carracas genovesas, no século XV, atingiam ou ultrapassavam as 1000 toneladas[157]. Mas são navios seguros, que navegam em comboio e são defendidos por arqueiros e fundeiros. Mais tarde, são içados canhões a bordo. Entre os fundeiros (os *ballestieri*), a Signoria contrata nobres sem recursos: é sua maneira de os ajudar a viver.

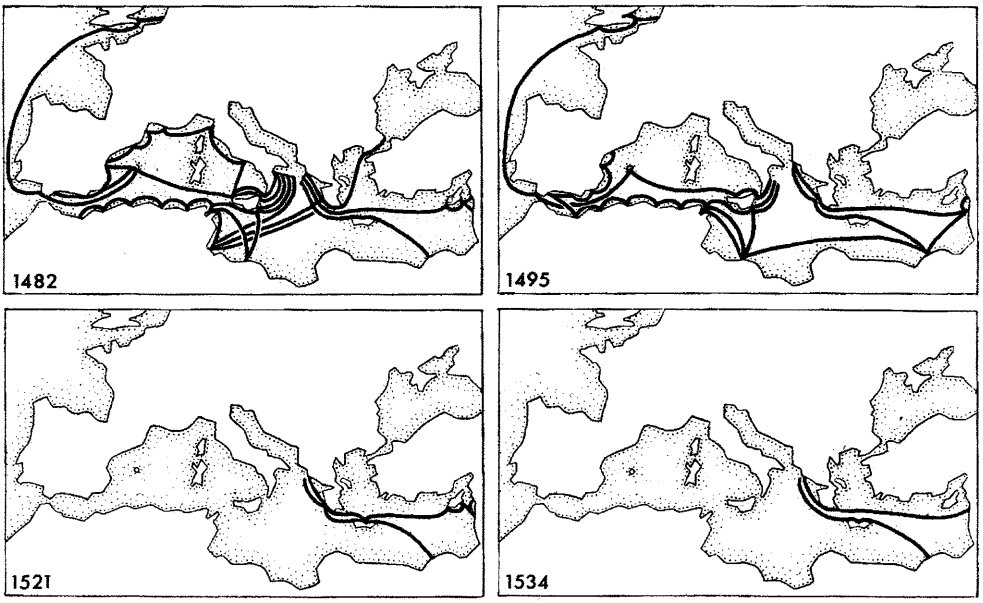
A locação dos navios do Estado ia todos os anos a leilão. O patrício adjudicatário do *incanto* recebia dos outros mercadores os fretes correspondentes às mercadorias carregadas. O resultado era uma utilização pelo "privado" de instrumentos construídos pelo setor "público". Quer os usuários viajem com investimento comum "*ad unum denarium*" (isto é, constituindo um *pool*) ou formem uma companhia para o carregamento e o retorno de uma só galera, a Signoria favorecia as práticas que, em princípio, davam a todos os participantes oportunidades iguais.

Do mesmo modo, são freqüentes os *pools* abertos a todos os mercadores para as compras de algodão na Síria ou mesmo de pimenta em Alexandria do Egito. Em compensação, a Signoria desfaz qualquer cartel que lhe pareça tender para o monopólio de um grupo exclusivo.

Os documentos conservados no *Archivio di Stato* de Veneza permitem reconstituir as viagens das *galere da mercato*, ano a ano, ver modificar-se o enorme polvo que a Sereníssima mantém em toda a extensão do Mediterrâneo e o tentáculo que ela projeta, a partir de 1314, na direção de Bruges (ou melhor, do seu porto da Eclusa) com a criação das *galere di Fiandra.* O leitor deve reportar-se ao desenho explicativo a seguir. O apogeu do sistema situa-se provavelmente por volta de 1460[158], quando a Signoria cria a curiosa linha das *galere di trafego* que acentua a sua pressão sobre o norte da África e o ouro do Sudão. Em seguida, o sistema apresenta falhas e, no século XVI, deteriora-se. Mas essa deterioração interessa-nos menos do que o sucesso que a precede.

Em Veneza, um certo capitalismo

O triunfo veneziano é atribuído por Oliver C. Cox[159] a uma organização capitalista precoce. Para ele, o capitalismo teria nascido, teria sido inventado em Vene-



15. VENEZA: AS VIAGENS DAS GALERE DA MERCATO

Estes quatro desenhos extraídos da longa série publicada por Alberto Tenenti e Corrado Vivanti, in Annales E.S.C., *1961, resumem as etapas da deterioração do velho sistema das* galere da mercato *e dos seus comboios (Flandres, Aigues Mortes, Barbaria, Alexandria, Beirute, Constantinopla). Todas estas linhas funcionam em 1482. Em 1521 e em 1534, sobrevivem apenas as ligações frutuosas com o Levante. Para simplificar os desenhos, os trajetos foram indicados a partir da saída do Adriático, e não a partir de Veneza.*

za, e depois teria feito escola. Será de se acreditar? Ao mesmo tempo ou até mais cedo do que Veneza, existem outras cidades capitalistas. E se Veneza não tivesse assumido um lugar eminente, Gênova por certo não teria tido dificuldade em ocupá-lo. Com efeito, Veneza não cresce como única da sua espécie, mas está no meio de uma rede de cidades ativas para as quais a época propôs as mesmas soluções. Muito freqüentemente até, não foi Veneza que esteve na origem das verdadeiras inovações. Está muito atrás das cidades pioneiras da Toscana no que se refere ao banco ou à formação de companhias poderosas. Não é ela a primeira a cunhar moeda de ouro, mas Gênova, no princípio do século XIII, depois Florença, em 1250 (o ducado, em breve chamado *cequim,* só aparece em 1284[160]). Não é Veneza que inventa o cheque ou o *holding,* mas Florença[161]. Não é Veneza que imagina a contabilidade por entradas duplas, mas Florença, que dela conservou uma primeira amostra, do fim do século XIII, na escrita das Companhias dos Fini e dos Farolfi[162]. É Florença, e não as cidades marítimas, que (simplificação eficaz) dispensa a intermediação dos notários para a contratação de seguros marítimos[163]. É ainda Florença que desenvolve a indústria ao máximo e atinge de maneira incontestável a fase dita da manufatura[164]. É Gênova que, em 1277, realiza a primeira ligação marítima *regular* com Flandres por Gibraltar (uma inovação enorme). Gênova e os irmãos Vivaldi, no topo da imaginação inovadora, se preocupam, em 1291, em encontrar um caminho direto para as Índias. No fim de 1407, é ainda Gênova que, inquieta com as viagens portuguesas, promove um reconhecimento até ao ouro do Tuat, com Malfante[165].

No plano das técnicas e das empresas capitalistas, Veneza está mais atrasada do que adiantada. Isso se explicará por seu diálogo preferencial com o Oriente — uma tradição —, estando as outras cidades italianas, mais do que ela, em contato com o Ocidente, um mundo em via de criação? A riqueza fácil de Veneza talvez a faça prisioneira de soluções já regulamentadas por hábitos antigos, ao passo que outras cidades, diante de situações mais aleatórias, acabam sendo condenadas a ser mais astuciosas e mais inventivas. Isso não impede que em Veneza se tenha instalado um sistema que, já desde seus primeiros passos, levanta todos os problemas das relações entre o capital, o trabalho e o Estado, relações que a palavra capitalismo irá implicar cada vez mais no decorrer de sua longa evolução posterior.

Desde o fim do século XII e princípio do século XIII, *a fortiori* no século XIV, a vida econômica veneziana já dispõe de todos os seus instrumentos: os mercados, as lojas, os armazéns, as feiras da Sensa, a Zecca (casa da moeda), o palácio dos doges, o Arsenal, a Dogana... E já todas as manhãs, no Rialto, em frente aos cambistas e banqueiros instalados diante da minúscula igreja de San Giacometto[166], realiza-se a reunião dos grandes mercadores venezianos e estrangeiros vindos da Terra Firme, da Itália ou de além dos Alpes. Lá está o banqueiro, pena e papel na mão, pronto para inscrever as transferências de uma conta para outra. A escrita (*scritta*) é a maneira maravilhosa de resolver logo ali as transações entre mercadores por transferências de conta a conta, sem recorrer à moeda e sem ter que esperar os pagamentos espaçados das feiras. As *banchi di scritta*[167] permitem até a certos clientes ultrapassar a sua conta; criam por vezes *cedole*[168], uma espécie de notas, e já então jogam com os depósitos que lhes são confiados, quando não é o Estado que os toma de empréstimo.

Essas reuniões "bolsistas" de Rialto fixam a cotação das mercadorias, em breve a dos empréstimos públicos da Signoria (porque a Signoria, que a princípio vivia apenas dos impostos, recorre cada vez mais ao empréstimo[169]). Fixam as taxas dos seguros marítimos. A dois passos do Rialto, ainda hoje, a *Calle della Sicurtà* conserva a lembrança dos seguradores do século XIV. Todos os grandes negócios são tratados, portanto, nas ruas próximas da Ponte. Quando um mercador era "privado do direito de ir a Rialto", tal sanção "significava, como dizem numerosos pedidos de perdão, que ficava privado do direito de exercer o grande comércio"[170].

Cedo se instala uma hierarquia mercantil. O primeiro recenseamento dos venezianos contribuintes (1379-1380)[171] permite distinguir, entre os nobres de monta (1211 no total), as 20 ou 30 famílias de maior fortuna, detectar também alguns *popolani* enriquecidos (6 no total), mais alguns lojistas muito bem situados, magarefes, sapateiros, pedreiros, fabricantes de sabão, ourives, merceeiros, ocupando estes últimos o alto da escala.

A distribuição da riqueza em Veneza é já muito diversificada e os lucros dos tráficos mercantes acumulam-se nas mais diversas reservas, modestas ou importantes, mas são continuamente investidos e reinvestidos. Os navios, enormes casas flutuantes, como mais tarde os verá Petrarca, são quase sempre divididos em 24 quilates (detendo cada proprietário um certo número de quilates). Por conseguinte, o navio é capitalista quase desde o início. As mercadorias embarcadas são habitualmente adiantadas por emprestadores. Quanto ao empréstimo de dinheiro, o *mutuo*, desde sempre existiu e, contrariamente ao que seríamos tentados a supor, não se atola na lama da usura. Desde cedo, os venezianos aceitaram "a legitimidade das operações de crédito com critérios de homens de negócios"[172]. Isso não significa que o empréstimo usurário (no sentido que hoje damos à palavra) não se pratique também e a taxas muito elevadas (uma vez que a prática normal *secundum usum patriae nostrae* é já de 20%), acompanhado, além do mais, por penhores que caem a seguir nas garras dos prestamistas. Por tais procedimentos, os Ziani, já no século XII, apoderaram-se da maior parte dos terrenos em redor da praça de S. Marcos e ao longo das *Mercerie*. Mas, antes da organização bancária moderna, não foi a usura um mal necessário em toda parte? Logo depois da guerra de Chioggia, que a abalou terrivelmente, Veneza resigna-se a introduzir em seu seio a primeira *condotta* (1382-1387[173]) de usurários judeus que emprestam ao povo humilde, às vezes aos próprios patrícios.

Mas o empréstimo comercial, o *mutuo ad negotiandum*, é outra coisa. Um instrumento indispensável ao comércio cuja taxa, embora elevada, não é tida por usurária, uma vez que se situa geralmente ao nível da locação de dinheiro praticada pelos banqueiros. Nove em cada dez vezes, está ligado a contratos de sociedade, chamados de *colleganza*, surgidos pelo menos em 1072-1073[174], em breve conhecidos sob duas versões: a *colleganza* unilateral — um emprestador (chamado *socius stans,* o sócio que fica) adianta uma certa soma ao *socius procertans* (o sócio que viaja); na volta, ao se acertarem as contas, o itinerante, depois de reembolsar a quantia recebida ao partir, fica com um quarto do lucro, indo o resto para o capitalista; ou a *colleganza* bilateral — neste caso, o emprestador adianta apenas três quartos da quantia, contribuindo o *socius procertans* com seu trabalho mais um quarto do capital. A partilha dos lucros faz-se então pela metade. Esta segunda

Mercadores venezianos trocam tecidos por produtos do Oriente. Marco Polo, Livro das Maravilhas *(B.N., Ms. 2810)*

colleganza, segundo Gino Luzzatto[175], serviu mais do que uma vez para camuflar o que, na *colleganza* unilateral, poderia parecer usura. Independentemente do nome, a *colleganza* assemelha-se ponto por ponto à *commenda* das outras cidades italianas, cujo equivalente encontramos muito cedo e muito tarde, tanto em Marselha como em Barcelona. Como em Veneza a palavra *commenda*[176] tinha o sentido de depósito, foi preciso outro termo para designar o empréstimo marítimo.

Nessas condições, compreende-se a posição tomada, em 1934, por André E. Sayous[177], aceita pela maior parte dos historiadores, inclusive Marc Bloch[178]: teria havido "divergência", cisão entre capital e trabalho em Veneza entre 1050 e 1150. Não é o *socius stans* o capitalista que fica em sua casa? Seu sócio embarca num navio que segue para Constantinopla ou, depois, para Tana ou Alexandria do Egito... Quando o navio volta, o trabalhador, o *socius procertans*, apresenta-se com o dinheiro emprestado e os frutos desse dinheiro, se a viagem tiver sido frutuosa. Por-

tanto, capital de um lado, trabalho do outro. Mas novos documentos, descobertos a partir de 1940[179], obrigam-nos a rever essa explicação demasiado simples. Primeiramente, o *socius stans*, a despeito das palavras que o designam, está sempre se deslocando. Na época a que se refere a nossa observação (antes e depois de 1200), ei-lo em Alexandria do Egito, em São João de Acre, em Famagusta, com maior freqüência ainda em Constantinopla (detalhe significativo que, por si só, mostraria como a fortuna de Veneza se fez no próprio corpo da economia bizantina). Quanto ao *socius procertans*, nada tem de trabalhador sobrecarregado. Além de levar, em cada viagem, até uma dezena de *colleganze* (o que de antemão lhe garante, se tudo correr bem, lucros substanciais), é muitas vezes, e simultaneamente, prestatário num contrato e prestador em outro.

Além disso, os nomes dos prestadores, quando nos chegam, revelam uma gama de "capitalistas", ou tidos como tais, pois alguns são muito modestos[180]. Toda a população veneziana adianta o seu dinheiro aos mercadores empresários e não pára de criar e recriar uma espécie de sociedade mercantil extensiva a toda a cidade. Essa oferta de crédito onipresente, espontânea, permite aos mercadores trabalharem sozinhos ou em sociedades provisórias de duas ou três pessoas, sem construírem companhias de longa duração e de acumulação do capital que caracterizam o topo da atividade de Florença.

Talvez a própria perfeição, a comodidade dessa organização, essa auto-suficiência capitalista expliquem os limites do empreendimento veneziano. Os seus banqueiros, geralmente estranhos à cidade, são "inteiramente absorvidos pela atividade do mercado urbano e não se sentem atraídos por uma eventual transferência das suas atividades para o exterior, à procura de uma clientela"[181]. Por conseguinte, nada, em Veneza, se compara às aventuras do capitalismo florentino na Inglaterra ou, mais tarde, do capitalismo genovês em Sevilha ou Madri.

Também a facilidade do crédito e dos negócios permite ao mercador escolher um negócio após o outro, agir passo a passo: a partida do navio abre uma sociedade entre alguns parceiros, seu regresso a dissolve. E tudo se repete. Em suma, os venezianos praticam o investimento maciço, mas a curto prazo. Naturalmente, os empréstimos e investimentos a longo prazo acabam por surgir, mais cedo ou mais tarde, não apenas a propósito de empreendimentos marítimos a grandes distâncias, como as viagens a Flandres, porém mais ainda ao serviço das indústrias e outras atividades contínuas da cidade. O empréstimo, o *mutuo*, originalmente muito curto, acaba por se adaptar a sucessivas renovações; nesse caso, pode durar anos. A letra de câmbio, em contrapartida, que aliás surge tarde, com o século XIII, e se difunde lentamente[182], será quase sempre um instrumento de crédito a curto prazo, o tempo de ida e volta entre dois lugares.

O clima econômico de Veneza é, pois, muito especial. Nela uma atividade mercantil intensa apresenta-se fragmentada em mútiplos pequenos negócios. Embora a *compagnia,* sociedade de longo fôlego, tenha surgido algumas vezes, o gigantismo florentino nunca encontrará terreno propício. Talvez porque nem o governo, nem a elite patrícia sejam verdadeiramente contestados, como em Florença, e a cidade seja, afinal, um lugar seguro. Ou porque a vida mercantil, precocemente próspera, pode contentar-se com meios tradicionais que já foram provados. Mas a *natureza* das transações também está em questão. A vida comercial de Veneza é, acima de

tudo, o Levante. Um comércio que exige, é certo, capitais volumosos: a enorme massa monetária do capital veneziano é quase inteiramente empregada lá, a ponto de, após cada partida das galeras da Síria, a cidade ficar completamente esvaziada de numerário[183], como mais tarde ficará Sevilha quando partem as frotas das Índias[184]. Mas o rolamento do capital é bastante rápido: seis meses, um ano. E as idas e vindas dos navios conferem o ritmo a todas as atividades da cidade. Decididamente, se Veneza parece singular, não será na medida em que o Levante a explica de A a Z, motiva todos os seus comportamentos mercantis? Penso que, por exemplo, a cunhagem tardia do ducado de ouro, só em 1284, deve-se a que, até então, Veneza achava mais simples continuar a utilizar a moeda de ouro de Bizâncio. Terá sido a desvalorização precipitada do hipérpero que a obrigou a mudar de política?[185]

Enfim, desde o princípio Veneza encerrou-se nas lições do seu sucesso. O verdadeiro doge de Veneza, hostil a todas as forças de mudança, é o passado da Signoria, os precedentes aos quais se faz referência como as Tábuas da Lei. E a sombra que paira sobre a grandeza de Veneza é a sua própria grandeza. É verdade. Mas não poderemos dizer o mesmo da Inglaterra do século XX? Uma *leadership*, à escala de uma economia-mundo, é uma experiência de poder que corre o risco de, um dia, tornar o vencedor cego à história em marcha, que está se fazendo.

E o trabalho?

Veneza é, já no século XV, uma enorme cidade com, provavelmente, 100 000 habitantes, entre 140 000 e 160 000 nos séculos XVI e XVII. Mas, à parte alguns milhares de privilegiados — *nobili, cittadini,* gente da Igreja — e de pobres ou de vagabundos, o grosso da população trabalha com as próprias mãos para sobreviver.

Coexistem lá dois universos de trabalho: por um lado, os operários não qualificados que nenhuma organização enquadra ou garante, incluindo aqueles a quem Frederic C. Lane chama "o proletariado do mar"[186] — carregadores, estivadores, marinheiros, remadores; por outro lado, o universo das *Arti,* das corporações de ofícios, que formam a estrutura organizada dos diversos artesanatos da cidade. Por vezes, falta nitidez à fronteira entre os dois universos. E o historiador nem sempre sabe de que lado classificar os ofícios que encontra. No primeiro, talvez, os estivadores do Gran Canale, da *Ripa del Vin, Ripa del Ferro, Ripa del Carbon*; os milhares de gondoleiros, na sua maior parte incorporados à criadagem dos grandes; ou os pobres que se empregam nas tripulações, diante do palácio dos Doges — um verdadeiro mercado de trabalho[187]. Cada contratado recebe um adiantamento. Se não se apresentar no dia combinado, é procurado, preso, condenado a uma multa do dobro do que recebeu e levado sob forte guarda para bordo do navio, onde seu salário servirá para liquidar a dívida. Outro grupo importante de trabalhadores não organizados, os operários e operárias que realizam as pesadas tarefas das *Arti* da seda e da lã. Em contrapartida, é surpreendente ver que os *aquaroli,* que trazem as suas barcas repletas de água doce colhida no Brenta, os *peateri*, condutores de chalanas, os funileiros ambulantes, e até os *pestrineri,* que levam o leite de casa em casa, estão devidamente constituídos em corporações.

Gondoleiros em Veneza. Detalhe de "O Milagre da Santa Cruz", de V. Capaccio (Foto Anderson-Giraudon).

Richard Tilden Rapp[188] tentou calcular a importância respectiva destes dois grupos de trabalhadores, isto é, do conjunto da *labour force* da cidade. A despeito da imperfeição das fontes, os resultados globais parecem-me bastante válidos e, como não apresentam *qualquer grande alteração* no decurso dos séculos XVI e XVII, indicam uma espécie de estrutura do emprego em Veneza. Em 1586, quando a cidade conta cerca de 150 000 habitantes, a força de trabalho reúne um pouco menos de 34 000 indivíduos, isto é, contando-se uma família de quatro pessoas por trabalhador, quase toda a população, destacando 10 000 unidades que representam o reduzido grupo dos privilegiados. Destes 33 852 trabalhadores enumerados por Rapp, os membros das *Arti* são 22 504, os trabalhadores, que não ousamos dizer livres, 11 348, isto é, dois terços nas *Arti*, um terço de operários não organizados.

Este último grupo, contando-se homens, mulheres, crianças, é no mínimo de 40 000 pessoas que, em Veneza, pesam muito no mercado de trabalho. É o proletariado, até mesmo o subproletariado, que toda a economia urbana exige. Bastará ele às necessidades de Veneza? A verdade é que o povo das lagunas e da cidade não fornece marinheiros suficientes, tanto que logo o proletariado estrangeiro vem em socorro, aliás, nem sempre por sua inteira vontade. Veneza vai buscá-lo na Dalmácia e nas ilhas gregas. Muitas vezes, arma suas galeras em Cândia, mais tarde em Chipre.

Em comparação, as "indústrias" organizadas parecem um universo privilegiado. Não que a vida das corporações se desenrole ao pé da letra segundo seus estatutos: há o direito, há a prática. À vigilância atenta do Estado não escapam nem as indústrias do couro da Giudecca; nem as vidrarias de Murano; nem a *Arte della Seta,* que surge antes mesmo de ser reforçada, por volta de 1314, por operários luquenses; nem a *Arte della Lana,* que parece *reformular* os seus inícios na primavera de 1458, segundo uma declaração do Senado[189], e que será necessário proteger dos próprios mercadores venezianos, que bem gostariam de fabricar panos "à florentina", mas no estrangeiro, em Flandres ou na Inglaterra[190], onde a mão-de-obra é barata e a regulamentação mais flexível. Atento, demasiado atento, o Estado veneziano impõe normas de qualidade rigorosas que fixam as dimensões das peças, a escolha das matérias-primas, o número de fios da trama e da urdidura, os produtos a serem utilizados no tingimento e, finalmente, perturbam a adaptação da produção aos acasos e às variações da procura, embora afirmem sua reputação, particularmente nos mercados do Levante.

Todos esses ofícios, os novos e os velhos, estão organizados em Veneza desde o século XIII em *arti* (corporações) e em *scuole*[191] (confrarias). Mas esse sistema autoprotetor não garante o artesão, nem contra a intromissão governamental, tão característica em Veneza, nem contra a intromissão dos mercadores. A arte da lã, que encontrará seu grande fôlego no século XVI e culminará por volta de 1609-1610, só se desenvolve e triunfa no âmbito do *Verlagssystem* com mercadores muitas vezes estrangeiros, principalmente genoveses estabelecidos em Veneza. Mesmo a velha indústria da construção naval, já no século XV, com os seus mestres proprietários de estaleiros, submete-se à preponderância dos mercadores armadores que fornecem o dinheiro necessário para o pagamento dos salários e para a compra das matérias-primas.

Primado na indústria?

Enfim, um mundo de trabalho mantido pelo dinheiro e pela autoridade pública. Esta dispõe de quatro órgãos de vigilância e arbitragem: *Giustizia Vecchia*, *Cinque Savii a la Mercanzia*, *Provveditori di Comun*, *Collegio alle Arti*. Será esta vigilância atenta, esse enquadramento rigoroso o que explica a espantosa tranqüilidade social de Veneza? Não há, ou quase não há, incidentes graves. Remadores voluntários reclamam, mas gemendo, os soldos não pagos, diante do palácio dos Doges, em fevereiro de 1446[192]. Até o enorme Arsenal, manufatura de Estado que logo conta com pelo menos 3 000 operários chamados todos os dias ao trabalho pelo grande sino de S. Marcos, o *Marangona*, é administrado com rigor. Mal há suspeita de agitação, um ou dois dirigentes são enforcados, *impicati per la gola*, e tudo volta à ordem.

Em caso algum as *Arti* venezianas tiveram acesso ao governo, à imagem daquelas de Florença. São mantidas à distância. A calma social em Veneza nem por isso deixa de ser espantosa. É verdade que até o povo humilde, no coração de uma economia-mundo, recebe as migalhas do butim capitalista. Talvez seja essa uma das razões da calma social. Relativamente, os salários em Veneza são elevados. E, sejam quais forem, nunca é fácil fazê-los retroceder. É um ponto com respeito ao qual as *Arti* de Veneza puderam se defender. É o que se verá, no princípio do século XVII, quando a prosperidade da *Arte della Lana* em face da concorrência das tecelagens do Norte será bloqueada pelos salários altos a que os artesãos se recusarão a renunciar[193].

Mas essa situação do século XVII corresponde já ao declínio da atividade industrial da cidade que sucumbe diante da concorrência próxima da Terra Firme e a concorrência distante das indústrias nórdicas. É à Veneza dos séculos XV e XVI, exemplar, sob muitos aspectos, que temos de voltar para vermos se essa atividade industrial múltipla foi a sua principal característica, como sugere Richard T. Rapp. Mais geralmente, será o destino das cidades dominantes enraizar-se nas atividades industriais? Será o caso de Bruges, de Antuérpia, de Gênova, de Amsterdam, de Londres. Estou disposto a reconhecer que Veneza, no século XV, dado o leque de suas atividades, a qualidade das suas técnicas, a sua precocidade (tudo o que explica a *Encyclopédie* de Diderot se encontra instalado em Veneza dois séculos antes) — estou portanto disposto a reconhecer que Veneza no século XV é provavelmente o primeiro centro industrial da Europa e que essa constatação pesa muito no seu destino, que a destruição da sua prosperidade industrial no fim do século XVI e durante os primeiros decênios do século XVII assinala o seu declínio. Mas será que o explica? Será a sua causa? Isso é outra questão. O primado do capitalismo mercantil sobre o industrial, pelo menos até o século XVIII, é pouco discutível. Note-se que em 1421, ao enumerar as riquezas de sua cidade, o velho doge Priuli não fala das suas riquezas industriais; e que a *Arte della Lana*, que existia provavelmente desde o século XIII, parece reavivar-se em 1458, após uma longa interrupção; só entre 1580 e 1620 conhecerá seu verdadeiro desenvolvimento. De modo geral, a indústria parece intervir na opulência veneziana com certo atraso, como uma com-

pensação, uma maneira de forçar as circunstâncias hostis, segundo o modelo, como veremos, do que acontecerá em Antuérpia depois de 1558-1559.

O perigo turco

Na queda progressiva da enorme cidade, nem tudo dependeu apenas de sua responsabilidade. Antes mesmo que a Europa se projetasse no mundo na seqüência dos Grandes Decobrimentos (1492-1498), todos os Estados territoriais recuperaram seu domínio: há de novo um rei de Aragão perigoso, um rei da França em posição de força, um príncipe dos Países Baixos que tem preferência pelo jogo duro, um imperador alemão, mesmo se tratando do indigente Maximiliano da Áustria, que alimenta projetos inquietantes. Está ameaçada a sorte geral das cidades.

Desses Estados que o fluxo ascendente levanta, o mais vasto, o mais temido em Veneza é o Império Turco dos osmanlis. A princípio, Veneza tê-lo-á subestimado: para ela, os turcos são terrestres, pouco temíveis no mar. Ora, muito cedo, piratas turcos (ou supostamente turcos) surgem nos mares do Levante e as conquistas terrestres dos osmanlis cobrem pouco a pouco todo o mar, dominam-no de antemão. A tomada de Constantinopla, em 1453, que rebenta como um trovão, leva-os como que ao coração do mar, a uma cidade fabricada para o dominar. Esvaziada da sua substância pelos latinos (entre eles os venezianos), desaba sozinha diante dos turcos. Mas rapidamente dá lugar a uma cidade nova e poderosa, Istambul, repovoada por enormes contingentes populacionais, muitas vezes expressamente transplantados[194]. A capital turca em breve se torna o motor de uma política naval que se imporá aos sultões e Veneza percebe-o à sua própria custa.

Veneza teria podido opor-se à conquista de Constantinopla? Pensou nisso, mas tarde demais[195]. Depois, acomodou-se depressa ao acontecimento e preferiu entender-se com o sultão. Em 15 de janeiro de 1454, o doge explicava ao *orator* (embaixador) veneziano enviado ao sultão, Bartolomeo Marcello: "... *dispositio nostra est habere bonam pacem ed amicitiam cum domino imperatore turcorum*"[196]. Uma boa paz é a condição de bons negócios. Quanto ao sultão, se quer fazer trocas com a Europa — o que é para o seu Império uma necessidade vital —, é obrigado a passar por Veneza. É um caso clássico de *inimigos complementares*: tudo os separa, o interesse obriga-os a viver em conjunto, e cada vez mais, à medida que a conquista otomana se estende. Em 1475, a tomada de Caffa, na Criméia, significou o quase fechamento do mar Negro ao comércio de Gênova e de Veneza. Em 1516 e 1517, a ocupação da Síria e do Egito dá aos turcos a possibilidade de fechar as portas tradicionais do comércio do Levante — o que aliás não farão, pois seria suspender um trânsito do qual tiravam grandes lucros.

É preciso, pois, viver juntos. Essa coexistência é, porém, atravessada por terríveis tempestades. A primeira grande guerra turco-veneziana (1463-1479)[197] revela a flagrante desproporção das forças em confronto. Não é, como mais tarde se dirá da Inglaterra e da Rússia, a luta entre a baleia e o urso. Há um urso, o Império Turco. Mas, na sua frente, no máximo uma vespa. Todavia, a vespa revela-se incansável. Veneza, ligada aos progressos da técnica européia e por isso em vantagem,

apóia-se em sua riqueza, recruta tropas em toda a Europa (até na Escócia, no tempo da guerra de Cândia, 1649-1669), resiste, escarnece do adversário. Mas, se o outro sufoca, ela se esgota. Saberá também agir em Istambul, corromper conscientemente e, quando a guerra se abate, encontrar o meio de manter, por Ragusa e Ancona, uma parte dos seus tráficos. E depois, contra o urso dos osmanlis, manobra os outros ursos territoriais, o Império de Carlos V, a Espanha de Filipe II, o Sacro Império Romano-Germânico, a Rússia de Pedro, o Grande, e de Catarina II, a Áustria do príncipe Eugênio. Até mesmo, temporariamente, por ocasião da guerra de Cândia, a França de Luís XIV. E também, para apanhar pela retaguarda as posições otomanas, a longínqua Pérsia dos safévidas, berço do xiismo, hostil aos sunitas turcos, pois o Islã também teve as suas guerras religiosas. Em suma, uma resistência admirável, uma vez que Veneza lutou contra os turcos até 1718, data do tratado de Passarowitz, que marca o termo dos seus esforços, isto é, mais de dois séculos e meio depois da paz de Constantinopla.

Vemos que sombras gigantescas o Império Turco lançou sobre a vida tensa de Veneza. Pouco a pouco, esta foi perdendo a sua força viva. Mas a decadência de Veneza, a partir dos primeiros anos do século XVI, não vem daí, de um conflito banal entre cidade e Estado territorial. Aliás, é uma outra cidade, Antuérpia, que se coloca no centro do mundo a partir de 1500. As estruturas antigas e dominantes da economia urbana ainda não se romperam, mas o centro europeu da riqueza e das proezas capitalistas, sem muito alarde, retirou-se de Veneza. A explicação implica grandes descobrimentos marítimos, a entrada no circuito do oceano Atlântico, o inesperado destino de Portugal.

A SORTE INESPERADA DE PORTUGAL OU DE VENEZA A ANTUÉRPIA

Os historiadores estudaram mais de mil vezes a sorte de Portugal: o pequeno reino lusitano desempenha um dos principais papéis na enorme reviravolta cósmica introduzida pela expansão geográfica da Europa, no fim do século XV, e por sua explosão para o mundo. Portugal foi o detonador da explosão. Coube-lhe o papel principal.

A explicação tradicional[198]

Antigamente, a explicação tradicional saía-se muito bem: Portugal, situado no extremo ocidental da Europa, estava de certo modo pronto para partir; terminara, em 1253, a reconquista do seu território ao Islã; tinha as mãos livres para agir fora de sua casa, a tomada de Ceuta, em 1415, ao sul do estreito de Gibraltar, introduzira-o no segredo dos tráficos distantes e despertara nele o espírito agressivo das Cruzadas; assim, abria-se a porta a viagens de reconhecimento e a projetos ambiciosos ao longo da costa africana. Ora, no momento devido, Portugal encontrou um herói, o infante Henrique, o Navegador (1394-1460), quinto filho do rei João I e mestre da riquíssima Ordem de Cristo que, desde 1413, fixara-se em Sagres, perto do cabo de São Vicente, no extremo sul de Portugal. Rodeado de sábios, de cartógrafos, de navegadores, iria ser o inspirador apaixonado das viagens de descobrimento que começaram em 1416, um ano após a conquista de Ceuta.

A hostilidade dos ventos, a total inospitalidade do litoral saariano, os temores que surgem espontaneamente ou são propagados pelos portugueses para ocultar o segredo das suas navegações, o difícil financiamento das expedições, sua pouca popularidade, tudo retardou o reconhecimento do interminável litoral do continente negro, que se fez a ritmo lento: cabo Bojador 1416, cabo Verde 1445, passagem do Equador 1471, descoberta da foz do Congo 1482. Mas a subida ao trono de João II (1481-1495), um rei apaixonado pelas expedições marítimas, um novo navegador, precipitou o movimento, no fim do século XV: Bartolomeu Dias atingia o extremo sul da África em 1487; batizou-o cabo das Tormentas, mas o rei deu-lhe o nome de cabo da Boa Esperança. Tudo estava pronto, então, para a viagem de Vasco da Gama, que, por mil razões, aconteceu apenas dez anos mais tarde.

Assinale-se enfim, devidamente, para completar a explicação tradicional, o instrumento de suas descobertas, a caravela, barco ligeiro de reconhecimento, com seu velame duplo, a vela latina que permite orientar, a vela quadrada para captar o vento da popa.

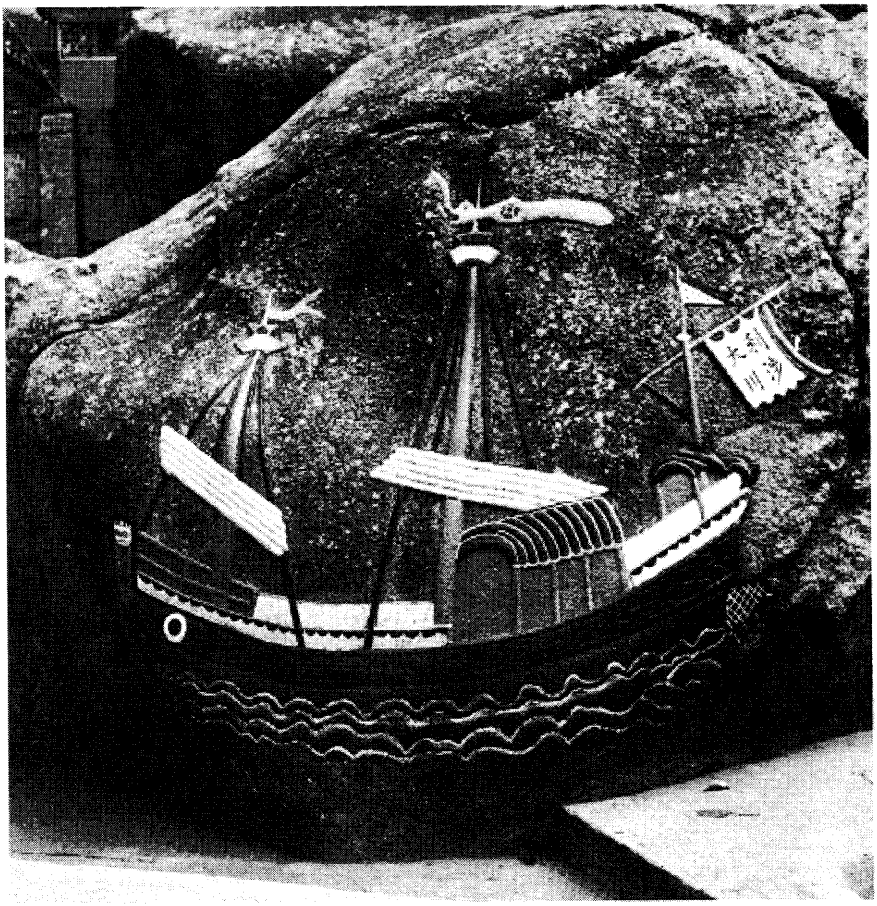
No decorrer desses longos anos, os navegadores portugueses acumularam uma prodigiosa experiência relativa aos ventos e às correntes do oceano Atlântico. Escreve Ralph Davis: "Será portanto quase por acaso que, no auge da experiência portuguesa, a mais crucial das descobertas tenha sido feita por um genovês, a servi-

ço de Espanha"[199] — evidentemente, a descoberta da América por Cristóvão Colombo. De imediato, aliás, essa descoberta sensacional não teve tanta importância como o périplo realizado alguns anos mais tarde por Vasco da Gama. Dobrado o cabo da Boa Esperança, os portugueses logo reconheceram os circuitos do oceano Índico e deixaram-se levar, conduzir, instruir. Já de início, nenhum navio, nenhum porto do oceano Índico podia resistir ao canhão das suas frotas; já de início, as navegações árabes e indianas foram cortadas, contrariadas, dispersadas. O recém-chegado falou como senhor e em breve como senhor tranqüilo. Por isso os descobrimentos portugueses (excetuando-se o reconhecimento da costa brasileira por Pedro Álvares Cabral em 1501) atingiram o termo da sua época heróica. Terminam com o estrondoso sucesso que é a chegada da pimenta e das especiarias a Lisboa, por si só uma revolução.

Explicações novas[200]

Há pelo menos vinte anos, os historiadores — e na primeira fila os historiadores portugueses – acrescentaram, a essas explicações, explicações novas. O esquema habitual permanece, decerto, como uma música antiga. No entanto, quantas mudanças!

Em primeiro lugar, Portugal deixa de ser considerado uma quantidade desprezível. Não é ele, *grosso modo*, o equivalente de Veneza com a sua Terra Firme? Nem anormalmente pequeno, nem anormalmente pobre, nem fechado em si mesmo, é, no conjunto da Europa, uma potência autônoma, capaz de iniciativa (irá prová-lo) e livre em suas decisões. Sobretudo, sua economia não é primitiva ou elementar: esteve durante séculos em contato com Estados muçulmanos, como Granada, que permaneceu livre até 1492, mais as cidades e os Estados do norte da África. Essas relações com países evoluídos desenvolveram em Portugal uma economia monetária suficientemente animada para que o salariado logo alcançasse as cidades e os campos. E, embora os campos reduzam a cultura do trigo em benefício da vinha, da oliveira, da exploração de cortiça ou das plantações de cana-de-açúcar no Algarve, ninguém poderá afirmar que tais especializações, reconhecidas, por exemplo na Toscana, como os sinais de um progresso econômico, tenham sido em Portugal inovações retrógadas. Nem que o fato de ser obrigado, a partir dos meados do século XIV, a consumir trigo de Marrocos tenha sido uma desvantagem, pois encontramos a mesma situação em Veneza ou em Amsterdam, onde é considerada corolário de uma superioridade e de uma vantagem econômicas. Além disso, Portugal possui tradicionalmente cidades e aldeias abertas para o mar, animadas por populações de pescadores e de marinheiros. Suas *barcas*, pequenas embarcações de 20 a 30 toneladas, de velas quadradas, com tripulações numerosas, nem por isso deixam de navegar bem cedo das costas da África e das ilhas Canárias até a Irlanda e Flandres. Enfim, em 1385, dois anos depois da ocupação de Corfu pelos venezianos, uma revolução "burguesa" estabelecia em Lisboa a dinastia de Aviz. Essa dinastia colocou em primeiro plano uma burguesia "que durará algumas gerações"[201] e arruinou em grande parte uma nobreza fundiária que, entretanto, não dei-



Barco português esculpido e pintado num rochedo à entrada do templo chinês "Amegas", em Macau. (Foto Roger-Viollet)

xará de pesar sobre o camponês, mas estará pronta a fornecer os quadros necessários ao comando e à detenção de praças fortes ou à exploração das concessões fundiárias ultramarinas; tornar-se-á uma nobreza de serviço (o que, aliás, distingue a expansão portuguesa da colonização puramente mercantil dos holandeses). Em suma, seria ir longe demais dizer que Portugal, já no fim do século XIV, depois das provações da Peste Negra que não o poupou, era um Estado "moderno". Contudo, no conjunto, a afirmação é em grande parte verdadeira.

Todavia, Portugal terá sofrido, ao longo de todos os seus sucessos, o fato de não ser o centro de uma economia-mundo estabelecida a partir da Europa. Embora privilegiada em vários aspectos, a economia portuguesa deriva da periferia da economia-mundo. A partir do final do século XIII, estabelecida a ligação marítima entre o Mediterrâneo e o mar do Norte, ela é atingida de passagem e utilizada pelo

longo circuito marítimo e capitalista que une as cidades italianas à Inglaterra, a Bruges e, indiretamente, ao Báltico[202]. E, na medida mesmo em que o Mediterrâneo do Poente vai se desligando cada vez mais dos tráficos do Levante e em que o primado veneziano se transforma em monopólio, uma parte do empreendimento italiano, sob o impulso de Gênova e de Florença, volta-se para oeste, para Barcelona, mais ainda para Valência, para as costas de Marrocos, Sevilha e Lisboa. Esta última praça torna-se deste modo internacional; multiplicam-se as colônias estrangeiras[203], que lhe trazem uma contribuição útil, se bem que nunca desinteressada. Os genoveses, prontos a enraizar-se, praticam nelas um comércio por atacado e até no varejo[204], em princípio reservado aos nacionais. Lisboa e, para além de Lisboa, Portugal inteiro ficam pois, em parte, sob o controle dos estrangeiros.

Os estrangeiros tiveram forçosamente um papel na expansão portuguesa. Mas por que exagerar? Não é forçar a realidade dizer que, no geral, o estrangeiro veio atrás do sucesso, apossou-se dele depois de instalado, muito mais do que o preparou. Sendo assim, não tenho certeza, apesar do que às vezes se afirma, de que a expedição contra Ceuta (1415) tenha sido instigada por mercadores estrangeiros. Os genoveses instalados nos portos marroquinos foram até francamente, abertamente hostis à instalação portuguesa[205].

As coisas ficam mais claras depois dos primeiros êxitos da expansão portuguesa, a partir do momento em que ela se apoderou da margem útil da África Negra, desde o cabo Branco até a foz do Congo, isto é, entre 1443 e 1482. Além disso, com a ocupação da Madeira em 1420, a redescoberta dos Açores em 1430, a descoberta das ilhas de Cabo Verde em 1455, de Fernando Pó e São Tomé em 1471, constitui-se um espaço econômico coerente em que o essencial é a exploração do marfim, da malagueta (a falsa pimenta), do ouro em pó (conforme os anos, entre 13 000 e 14 000 onças) e do comércio de escravos (um milhar por ano em meados do século XV, logo mais de 3 000). Além disso, pelo tratado de Alcobaça, assinado com a Espanha em 1479, Portugal reservou para si o monopólio do comércio na África Negra. A construção da fortaleza de São Jorge da Mina, em 1481, cujos materiais (pedra, tijolo, madeira, ferro) foram todos transportados de Lisboa, foi a confirmação e a garantia desse monopólio, desde então firmemente conservado. Segundo o livro do contemporâneo Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*[206], o comércio do ouro rende 5 para 1. Quanto aos escravos, que chegam ao mercado português, fornecem às casas ricas o inevitável criado negro, permitindo a instalação de grandes domínios no vazio do Alentejo, despovoado desde o fim da *Reconquista*, e o desenvolvimento de plantações açucareiras na Madeira onde, desde 1460, a cana substitui o trigo.

Toda essa conquista da África e das ilhas atlânticas é obra portuguesa. Todavia, contribuíram para ela, de maneira apreciável, genoveses, florentinos (e até flamengos, para a exploração dos Açores). Não foi a transferência das plantações açucareiras para fora do Oriente mediterrânico favorecida pelos genoveses, simultaneamente na Sicília, na Espanha meridional, no Marrocos, no Algarve português e, finalmente, na Madeira e nas ilhas de Cabo Verde? Mais tarde, e pelas mesmas razões, o açúcar chegou às Canárias, ocupadas pelos castelhanos.

Do mesmo modo, se o coroamento dos descobrimentos portugueses, o périplo de Vasco da Gama, "nada deve aos genoveses", Ralph Davis[207] tem razão em

afirmá-lo, os mercadores da Itália, da Alta Alemanha e dos Países Baixos já instalados em Lisboa ou que acorrem a ela associaram-se amplamente ao seu sucesso comercial. Poderiam os portugueses e o rei mercador de Lisboa, por si sós, explorar a interminável e dispendiosa linha das viagens para a Índia oriental que, pela sua grandeza, ultrapassa em muito as ligações da *Carrera de Indias* que os castelhanos estabelecem entre suas Índias ocidentais e Sevilha?

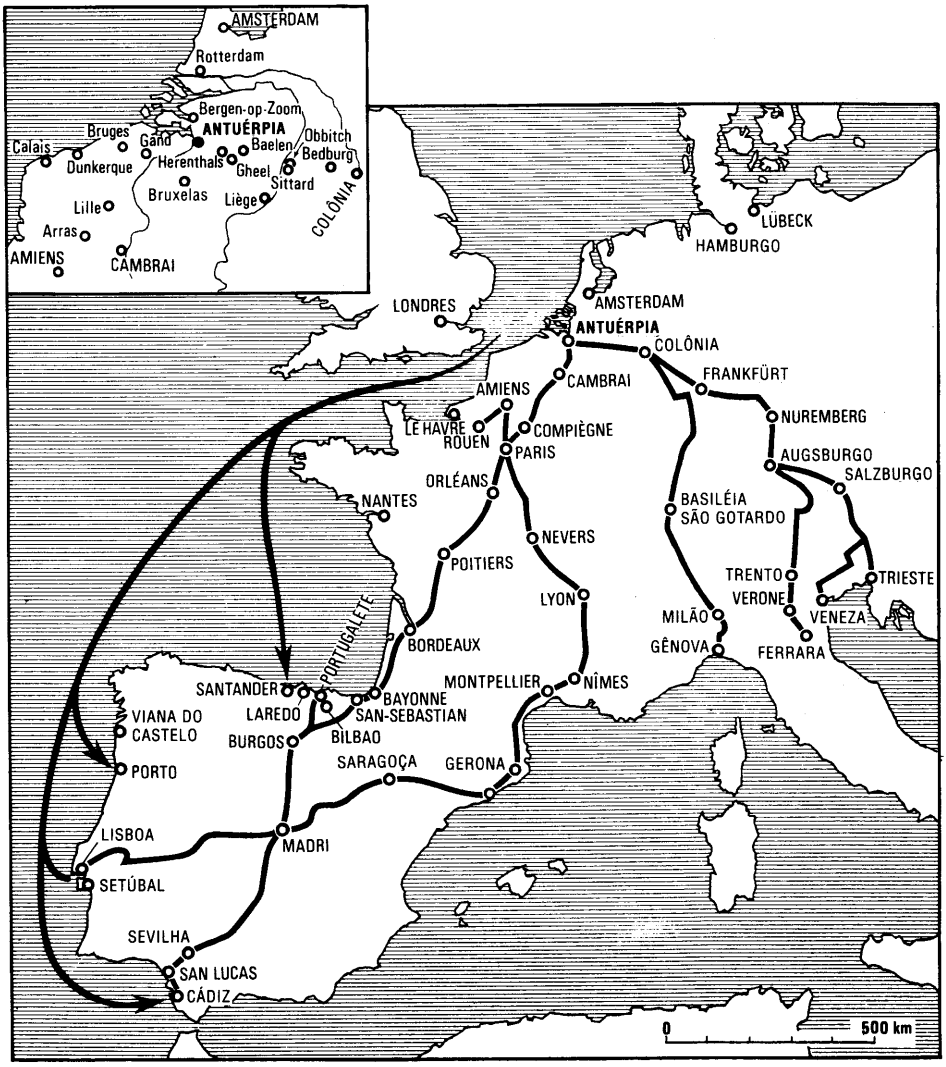
Observe-se, enfim, que o esforço dos portugueses em direção ao oceano Índico custou-lhes simplesmente a América. O trunfo esteve por um triz: Cristóvão Colombo propôs sua quimérica viagem ao rei de Portugal e a seus conselheiros no momento em que Bartolomeu Dias, de regresso a Lisboa (1488), tinha trazido a certeza de uma ligação marítima entre o Atlântico e o Índico. Os portugueses preferiram a certeza ("científica", afinal) à quimera. Quando, por sua vez, descobrem a América empurrando os seus pescadores e arpoadores de baleias até a Terra Nova por volta de 1497, desembarcando depois no Brasil em 1501, estão com anos de atraso. Mas quem poderia calcular o alcance desse erro quando, com o regresso de Vasco da Gama, em 1498, a batalha da pimenta já estava ganha, pronta para ser explorada imediatamente, e a Europa mercantil se apressava em instalar em Lisboa seus mais ativos representantes? Ao passo que Veneza, a rainha da véspera, parecia desamparada, golpeada em sua sorte. Em 1504, as galeras venezianas não encontram um saco de pimenta em Alexandria do Egito[208].

Antuérpia, capital mundial criada de fora

Mas não é Lisboa, por mais importante que seja, que se coloca então no centro do mundo. Tem na mão todos os trunfos, ao que parece. Ora, é outra cidade que ganha, que passa por cima dela: Antuérpia. Se a despossessão de Veneza é lógica, a falta de êxito de Lisboa surpreende à primeira vista. E, contudo, fica quase explicada quando observamos que, na sua própria vitória, Lisboa se mantém prisioneira de uma certa economia-mundo na qual está já inserida e que lhe determinou um lugar; quando, além disso, observamos que o norte da Europa não deixou de desempenhar seu papel e que o continente tende a pender para seu pólo setentrional, não sem razões e desculpas; que, enfim, o grosso dos consumidores de pimenta e de especiarias se situa justamente no norte do continente, talvez na proporção de 9 para 10.

Não nos apressemos, porém, em explicar com demasiada simplicidade a brusca fortuna de Antuérpia. Diz-se que a cidade do Escaut, há muito situada na encruzilhada dos tráficos e das trocas do Norte, substitui Bruges. A operação teria sido banal: uma cidade entra em declínio, outra a substitui. Mais tarde, a própria Antuérpia, reconquistada por Alexandre Farnese em 1585, cederá o lugar a Amsterdam. Talvez seja ver as coisas numa perspectiva demasiado local.

Na realidade, as coisas são mais complicadas. Tanto quanto e mais do que a Bruges, Antuérpia sucede a Veneza. Durante o *Século dos Fugger*[209], que, na verdade, foi o Século de Antuérpia, a cidade do Escaut situa-se efetivamente no centro de toda a economia internacional, o que Bruges não tinha conseguido na época do



16. AS ROTAS ESSENCIAIS DO TRÁFICO A PARTIR DE ANTUÉRPIA

Estas rotas fazem parada em escalas italianas, bem como nas grandes escalas de Lisboa e Sevilha. Há, porém, alguns prolongamentos que o nosso mapa não indica, em direção ao Brasil, às ilhas do Atlântico e às costas da América. O Mediterrâneo praticamente não é atingido de forma direta. (Segundo V. Vasquez de Prada, Lettres marchandes d'Anvers, *I, s.d., p. 35)*

O antigo porto de Antuérpia. Atribuído a S. Vranck. Tarbes, Museu Massey. (Foto Giraudon)

seu esplendor. Antuérpia não é, portanto, simplesmente a herdeira da sua rival próxima, embora tenha sido, como ela, construída de fora. Os navios genoveses que chegavam a Bruges em 1277 tinham levado a cidade do Zwyn a se superar. Do mesmo modo, o deslocamento das rotas mundiais, no fim do século XV, e o esboço de uma economia atlântica decidem a sorte de Antuérpia: para ela, tudo terá mudado com a chegada, em 1501, aos cais do Escaut, de um navio português carregado de pimenta e de noz-moscada. Outros se seguiriam[210].

Sua grandeza, portanto, não se criou sozinha. Aliás, teria ela os meios para isso? Escreve Henri Pirenne[211]: "Tal como Bruges, Antuérpia nunca teve frota comercial". Outra deficiência: nem em 1500 nem mais tarde ela é governada por mercadores. Seus escabinos (os ingleses chamavam-lhes os *lords* de Antuérpia[212]) pertencem a algumas famílias de sua reduzida nobreza fundiária e mantêm-se no poder durante séculos. Em princípio, são até proibidos de interferir nos negócios, proibição bastante curiosa mas insistentemente repetida, decerto por não ser eficaz. Enfim, Antuérpia não tem mercadores nacionais de envergadura internacional; são estrangeiros que comandam, hanseáticos, ingleses, até franceses, e sobretudo meridionais, portugueses, espanhóis, italianos.

Sem dúvida é preciso interpretar. Sim, Antuérpia possuiu uma frota[213], ao todo uma centena de pequenos barcos de 80 a 100 toneladas, mas o que contam ao lado dos navios estrangeiros que sobem o Escaut ou se detêm na ilha de Walcheren, holandeses, zelandeses, portugueses, espanhóis, italianos, ragusanos, catalães, ingleses, bretões?[214] Quanto aos *lords* de Antuérpia, essas pessoas virtuosas são muitas vezes prestamistas mais ou menos confessos[215]. Servem a seu modo aos interesses mercantis da cidade. Isso não impede que ela seja, de certo modo, uma cidade inocente, os outros é que a solicitam, a invadem, criam o seu esplendor. Não é ela que se apodera avidamente do mundo, mas o inverso; é o mundo que, tendo perdido o seu eixo com os grandes descobrimentos, voltado para o Atlântico, agarra-se a ela, como último recurso. Antuérpia não lutou para ficar no topo visível do mundo. Uma bela manhã, acordou nele.

Ousamos dizer que ela não foi de imediato perfeita em seu papel. Ainda não tinha aprendido sua lição, não era uma cidade *independente*. Reintegrada, em 1406, ao ducado do Brabant[216], Antuérpia dependia de um príncipe. Sem dúvida podia usar de artimanhas com ele, e usará, retardando propositadamente a execução dos decretos que lhe desagradavam. No domínio das medidas religiosas, conseguirá até mesmo salvaguardar uma política de tolerância indispensável ao seu papel[217]. Ludovico Guicciardini, que a observa tardiamente (1567), percebe esse esforço de independência: "Quase assim como uma cidade livre [ela] se rege e se governa"[218]. Todavia, Antuérpia não é Veneza nem Gênova. Por exemplo, irá sofrer, na fase mais viva das suas atividades, o contragolpe das medidas monetárias tomadas pelo "governo" de Bruxelas, em 1518 e 1539[219]. Acrescente-se que, no momento da sua ascensão, é uma cidade ainda antiga, medieval, houve quem dissesse[220], com uma experiência de cidade de feira[221]. Isso significa um sentido de acolhida e a uma certa destreza no manejo dos negócios que devem ser concluídos depressa. Mas pouca ou nenhuma experiência no que se refere a empresa marítima, comércio longínquo ou formas modernas de sociedades mercantis. Como poderia ela desempenhar o

seu novo papel de imediato e plenamente? No entanto, mais ou menos depressa ela foi obrigada a se adaptar, a improvisar: Antuérpia ou a improvisação.

As etapas da grandeza de Antuérpia

Tudo confirma que o novo papel de Antuérpia depende de oportunidades internacionais de certo modo externas. Veneza, depois de lutas intermináveis, terá desfrutado um longo século de preponderância indiscutível (1378-1498). Numa posição análoga, Amsterdam durou mais de um século. Antuérpia, pelo contrário, conhece, entre 1500 e 1569, uma história muito movimentada: demasiados choques, saltos, recuperações. O solo da sua prosperidade vacila continuamente, a despeito ou por causa das linhas de força incertas que se cruzam nela e lhe trazem as muitas dádivas e as vontades coercitivas e ambíguas de uma Europa em via de se apoderar do mundo. A principal razão da incerteza de Antuérpia (diria eu, depois de ter relido o livro clássico de Hermann Van der Wee[222]) é que toda a economia da Europa, ainda no século XVI, sujeita às conjunturas e às surpresas que a atingem, não encontrou sua velocidade de cruzeiro, um equilíbrio que seja de longo prazo. Um empurrão mais forte, e a prosperidade de Antuérpia passa para o outro prato da balança, deteriora-se ou, inversamente, recupera-se a olhos vistos e expande-se. Na medida em que seu desenvolvimento, de fato, é calcado regularmente na conjuntura européia.

Sem exagerar muito, digamos que tudo se passa como se, em Antuérpia, se tivessem sucedido três cidades, semelhantes e diferentes, e cada uma se desenvolvesse ao longo de um período de ascensão seguido de anos difíceis.

Desses três impulsos sucessivos (1501-1521; 1535-1557; 1550-1568), o primeiro está sob o signo de Portugal. Seu operário é a pimenta, mas Portugal, como mostra Hermann van der Wee[223], só desempenha plenamente o seu papel graças ao conluio entre o rei de Lisboa, dono das especiarias, e os mercadores da Alta Alemanha, donos da prata, os Welser, os Hochstetter e, mais importantes ou mais afortunados do que todos os outros, os Fugger. O segundo impulso é mérito da Espanha e da prata, desta vez da América, que, com os anos 30, dá aos seus dirigentes políticos o argumento decisivo para uma economia expansionista. O terceiro e último impulso é o resultado da volta à calma, depois da paz de Cateau-Cambrésis (1559) e do desenvolvimento forçado da indústria de Antuérpia e dos Países Baixos. Mas, nessa época, não será o *forcing* industrial um último recurso?

Primeiro impulso, primeira decepção

Antuérpia, por volta de 1500, não passa de uma aprendiz. Mas, em torno dela, Brabant e Flandres, regiões povoadas, encontram-se num período de euforia. O comércio dos hanseáticos está talvez mais ou menos liquidado[224]: o açúcar das ilhas do Atlântico substitui o mel, e o luxo da seda, o das peles; mas, no próprio Báltico,

os barcos da Holanda e da Zelândia fazem concorrência aos navios dos hanseáticos. Os ingleses fizeram das feiras de Berg op Zoom e de Antuérpia escala para os seus panos, importados crus, depois tingidos localmente e redistribuídos para toda a Europa, sobretudo para a Europa central[225]. Última vantagem para Antuérpia, os mercadores alemães, particularmente da Alta Alemanha, instalaram-se em massa na cidade e são eles, segundo dados de investigações recentes[226], os primeiros a preferir a Bruges o porto do Escaut, mais a seu alcance. Entregam na cidade o vinho do Reno, o cobre, a prata (o metal branco) que fizera a fortuna de Augsburgo e dos seus mercadores banqueiros.

Nesse ambiente, a inopinada chegada a Antuérpia da pimenta, que lhe é levada diretamente depois do périplo português, alterou de repente os dados gerais da troca. O primeiro barco de especiarias lançou âncora em 1501; em 1508, o rei de Lisboa fundava a *Feitoria de Flandres*[227], sucursal em Antuérpia da *Casa da Índia* de Lisboa. Mas por que o rei escolheu Antuérpia? Decerto porque o grosso da clientela da pimenta e das especiarias, como vimos, está na Europa nórdica e central, aquela Europa até então abastecida pelo sul, pelo *Fondaco dei Tedeschi* veneziano. Provavelmente Portugal mantinha também antigas relações marítimas com Flandres. Enfim, e principalmente, Portugal chegou ao Extremo Oriente ao cabo de grandes esforços, não tem os recursos nem a facilidade de Veneza para manter e administrar a sua fortuna, isto é, organizar de ponta a ponta a distribuição das especiarias. Só para as idas e vindas entre as Índias e a Europa era necessário entrar com somas enormes e, depois das primeiras pilhagens no oceano Índico, especiarias e pimenta tinham de ser pagas à vista, em prata ou cobre. Abrir mão da redistribuição era deixar para os outros (o que farão mais tarde as grandes Companhias das Índias) as preocupações da revenda, o encargo de abrir créditos aos varejistas (sendo os prazos de pagamento de 12 a 18 meses). Por todas essas razões, os portugueses confiaram na praça de Antuérpia. O que ela fazia pelos panos ingleses não poderia fazer também pelas especiarias e pela pimenta portuguesas? Em compensação, os portugueses encontravam em Antuérpia o cobre e a prata das minas alemãs, de que necessitavam para os seus pagamentos no Extremo Oriente.

Aliás, na Europa nórdica, a redistribuição de Antuérpia foi eficaz. Em alguns anos, o monopólio veneziano foi rompido ou, pelo menos, ameaçado. Ao mesmo tempo, o cobre e a prata desviavam-se em massa de Veneza para Lisboa. Em 1502-1503, apenas 24% do cobre húngaro exportado pelos Fugger chegava a Antuérpia; em 1508-1509, a proporção era de 49% para Antuérpia, 13% para Veneza[228]. Quanto à prata, em 1508, uma nota oficial do governo dos Países Baixos calcula em cerca de 60 000 marcos[229] de peso o metal que transita por Antuérpia em direção a Lisboa: o Ocidente fica sem o seu metal branco em benefício do circuito português. Os mercadores alemães estão, portanto, no coração do *boom* que agita Antuérpia, quer se trate dos Schetz de Aachen — um centro da indústria do couro[230] — ou dos Imhof, dos Welser, dos Fugger de Augsburgo. Seus lucros acumulam-se: de 1488 a 1522, os Imhof aumentam seu capital em 8,75% ao ano; os Welser, 9% entre 1502 e 1517; os Fugger, 54,4% ao todo, entre 1511 e 1527[231]. Neste mundo em rápida transformação, as firmas italianas enfrentam rudes dificuldades: os Frescobaldi vão à bancarrota em 1518; os Gualterotti liquidam suas empresas em 1523[232].

A evidente prosperidade de Antuérpia tardará em chegar a constituir um verdadeiro mercado do dinheiro. Tal mercado só pode existir se ligado ao circuito das letras de câmbio, dos pagamentos e créditos através de todos os lugares e praças de desconto da Europa (particularmente Lyon, Gênova, as feiras de Castela), e Antuérpia só lentamente vai se integrando a ele. Por exemplo, só se ligará a Lyon, que na época dirige todo o conjunto, em 1510-1515[233].

Depois, a partir de 1523, começam para Antuérpia anos difíceis. As guerras entre os Valois e os Habsburgo, de 1521 a 1529, paralisam o comércio internacional e, por richochete, afetam o mercado da prata de Antuérpia, que dá os primeiros passos. Com os anos 30, deteriora-se o mercado da pimenta e das especiarias. Para começar, Lisboa retomou o papel de distribuidor: a *Feitoria de Flandres* perde a sua razão de ser e será liquidada em 1549[234]. Talvez porque, como afirma V. Magalhães Godinho[235], Portugal tenha encontrado a pouca distância, em Sevilha, o metal branco da América, ao passo que as minas da Alemanha estão em declínio e quase cessam de produzir a partir de 1535[236]. Mas, sobretudo, Veneza reagiu: a pimenta que ela vende, vinda do Levante, é mais cara do que a de Lisboa mas de melhor qualidade[237] e, por volta dos anos 1530, mais ainda depois de 1540, aumentam os seus abastecimentos do Oriente Próximo. Em Lyon[238], em 1533-1534, Veneza assumia 85% do tráfigo da pimenta. Lisboa, claro, não pára suas encomendas para Antuérpia, onde a pimenta portuguesa continua a animar o mercado: entre novembro de 1539 e agosto de 1540, 328 barcos portugueses lançam âncora diante da ilha de Walcheren[239]. Mas, na nova conjuntura, a pimenta já não é, no mesmo grau, o motor inigualável. Portugal não conseguiu garantir seu monopólio. Houve partilha, quase por igual, com Veneza, e essa partilha, de certo modo, consolida-se. E nada nos impede de pensar, pelo contrário, que a breve recessão de meados do século XVI tenha desempenhado também seu papel nas dificuldades de Antuérpia.

A segunda boa sorte de Antuérpia

É o aumento das importações de prata da América, via Sevilha, que relança Antuérpia. Em 1537, a prata na Espanha é suficientemente abundante para obrigar o governo de Carlos V a valorizar o ouro: a razão ouro-prata passa então de 1:10,11 para 1:10,61[240]. Esse afluxo de riqueza dá à Espanha (deveríamos dizer a Castela) uma nova dimensão política e econômica. Os Habsburgo, na pessoa de Carlos V, acham-se senhores, ao mesmo tempo, da Espanha, dos Países Baixos, do Império, de uma Itália solidamente dominada desde 1535[241]. Obrigado a fazer pagamentos em toda a Europa, o imperador está, desde 1519, ligado aos mercadores prestamistas de Augsburgo, cuja verdadeira capital continua sendo Antuérpia. São os Fugger, os Welser que mobilizam e transportam as quantias, sem o que não haveria política imperial. Nessas condições, o imperador não pode prescindir dos serviços do mercado de dinheiro de Antuérpia, constituído precisamente entre 1521 e 1535, durante os anos difíceis de um comércio debilitado em que os empréstimos ao soberano afirmaram-se como o único emprego de capital frutuoso, normalmente a taxas superiores a 20%[242].

Acontece então à Espanha o que acontecera a Portugal. Em face de sua nova tarefa, além-Atlântico — explorar, construir a América —, só com várias ajudas da Europa ela consegue cumprir seu contrato. Precisa de madeira, de troncos, de alcatrão, de barcos, de trigo, de centeio do Báltico; precisa, para reexpedi-los para a América, de produtos manufaturados, tecidos, panos finos, quinquilharias dos Países Baixos, da Alemanha, da Inglaterra, da França. Às vezes, em quantidades enormes: em 1553[243], mais de 50 000 peças de tecido saem de Antuérpia com destino a Portugal e Espanha. Os navios da Zelândia e da Holanda tornaram-se senhores da ligação Flandres-Espanha, a partir de 1530, seguramente depois de 1540, com maior facilidade ainda porque os navios de Biscaia foram desviados para a *Carrera de Indias* e é preciso preencher os vazios deixados na navegação entre Bilbao e Antuérpia. Não é de surpreender, portanto, que em 1535 contra Túnis, em 1541 contra Argel, Carlos V requisite dezenas e dezenas de urcas flamengas para levar homens, cavalos, munições e víveres... Acontece mesmo serem requisitados navios do Norte para engrossar as frotas da *Carrera*[244]. É impossível dizer (mas voltaremos a isso[245]) o quanto essa ligação vitoriosa do Norte com a península Ibérica foi importante para a história da Espanha e do mundo.

Em troca, a Espanha envia para Antuérpia a lã (que se descarrega ainda em Bruges[246], mas logo vai para a cidade do Escaut), sal, alúmen, vinho, frutos secos, azeite e produtos ultramarinos como a cochonilha, as madeiras corantes da América, o açúcar das Canárias. Mas é insuficiente para equilibrar as trocas e a Espanha salda sua balança pelo envio de moedas e de lingotes de prata, recunhados na Casa da Moeda de Antuérpia[247]. É a prata da América, são os mercadores espanhóis que acabam por reanimar a cidade. A Antuérpia juvenil do princípio do século, portuguesa e alemã, é substituída por uma cidade "espanhola". Depois de 1535, apaga-se o marasmo dos negócios, gerador de desemprego. A transformação se faz com rapidez e todos colhem as suas lições. A cidade industrial de Leyde, abandonando o pavilhão que instalara em Amsterdam, em 1530, para a venda dos panos ao Báltico, abre outro em Antuérpia, em 1552, visando, desta vez, os mercados de Espanha, Novo Mundo e Mediterrâneo[248].

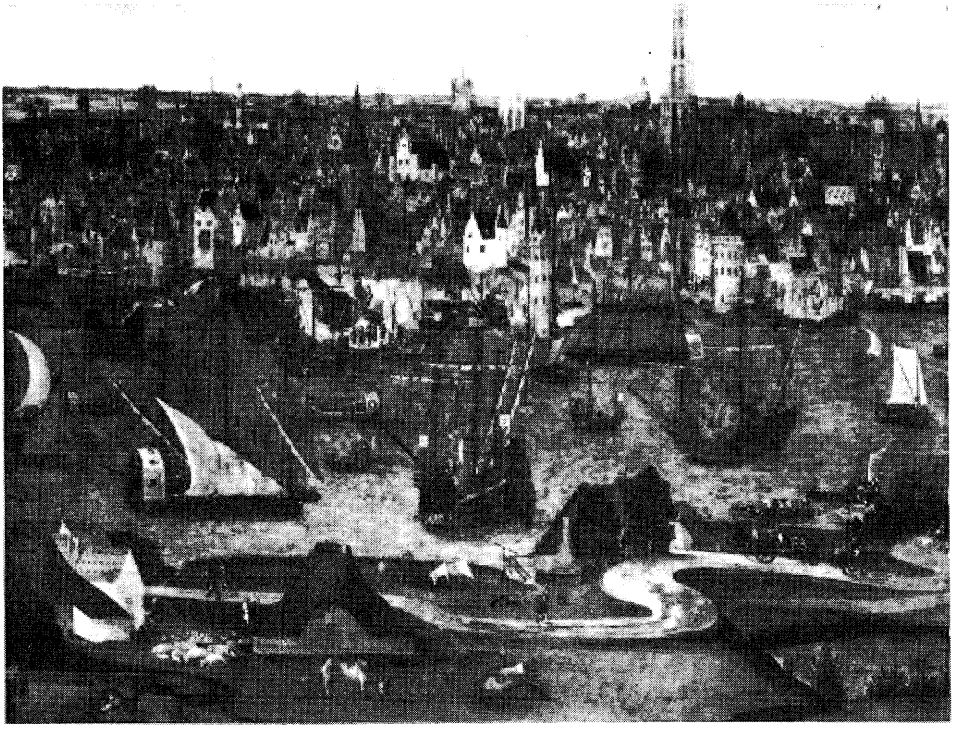
Os anos de 1535-1557 correspondem, incontestavelmente, ao mais alto esplendor de Antuérpia. Nunca a cidade foi tão próspera. Não pára de crescer: em 1500, no início da sua boa sorte, mal tinha de 44 000 a 49 000 habitantes; antes de 1568 já terá passado dos 100 000; o número das suas casas passa de 6 800 para 13 000, ou seja, duplica. Novas praças, novas ruas retilíneas (quase 8 km, todas somadas), a criação de uma infra-estrutura e de centros econômicos semeiam pela cidade canteiros de construção[249]. O luxo, os capitais, a atividade industrial, a cultura são uma festa. Claro que também há o avesso da medalha: a subida dos preços e dos salários, a distância que se aprofunda entre os ricos que ficam mais ricos e os pobres que ficam mais pobres, o crescimento de um proletariado de trabalhadores não qualificados, carregadores, estivadores, mensageiros... Introduz-se a deterioração nas grandes corporações onde o salariado começa a superar o artesanato livre. Na corporação dos alfaiates, em 1540, conta-se mais de um milhar de trabalhadores não qualificados ou semiqualificados. A um mestre outorga-se o direito de empregar 8, 16, 22 operários: estamos longe das medidas restritivas outrora vigentes em Ypres[250]... Constituem-se *manufaturas* em novos ramos: refinarias de sal e de açú-

car, fábricas de sabão, tinturarias, que empregam pobres-diabos por salários irrisórios, no máximo 60% do que ganha o operário qualificado. Não há nenhuma dúvida de que a massa dos não-qualificados limita o recurso eventual à greve, que continua sendo a arma dos operários qualificados. Mas, à falta de greve, há, haverá um dia o tumulto, a revolta violenta.

A segunda fase de prosperidade de Antuérpia será atingida em cheio pela bancarrota espanhola de 1557, bancarrota que afeta todos os países possuídos pelo imperador, mais a França que esses países envolvem e onde Lyon vai à falência ao mesmo tempo que as finanças reais de Henrique II, em 1558. Em Antuérpia, o circuito da prata que sustentava a praça se quebra então. Nunca mais se restabelecerá de modo satisfatório e os banqueiros alemães ficarão, a partir daí, fora do jogo castelhano, substituídos pelos genoveses. Termina o "Século dos Fugger".

Um florescimento industrial

A economia de Antuérpia, porém, logo revive, mas num plano bem diferente: é o seu terceiro impulso. Logo depois da paz de Cateau-Cambrésis (1559), que exorcizou o espectro da guerra entre Valois e Habsburgo, recupera-se o comércio



Vista de Antuérpia por volta de 1540. Antuérpia, National Scheepvaartmuseum.

com a Espanha, a França, a Itália, o Báltico, onde se afirma uma curiosa renovação dos hanseáticos (é nesta época que se constrói em Antuérpia a magnífica casa da Hansa[251]). Apesar dos alertas belicosos entre a França e a Inglaterra, entre a Dinamarca, a Suécia e a Polônia, apesar da tomada ou do seqüestro de navios na Mancha, no mar do Norte ou no Báltico, reanimam-se os tráficos de Antuérpia, sem todavia voltarem ao nível anterior à crise[252]. Por outro lado, erguem-se obstáculos por parte da Inglaterra. A reavaliação da libra esterlina no início do reinado de Elizabeth lançou a economia da ilha numa crise profunda, que explica o mau humor inglês para com os hanseáticos e os mercadores dos Países Baixos. Em julho de 1567, após muitas hesitações, os ingleses escolhem Hamburgo como escala dos seus tecidos, e a cidade, que lhes oferecia um caminho de acesso ao mercado alemão mais fácil do que aquele aberto por Antuérpia, em breve se mostrou capaz de acabar e vender os panos crus da ilha[253]. Para Antuérpia, foi um sério golpe. Além disso, Charles Gresham, que conhecia demasiado bem o mercado de Antuérpia, lançara, em 1566, a primeira pedra do *London Exchange*, a Bolsa de Londres. Também neste plano a Inglaterra queria ser independente de Antuérpia — é um pouco a revolta do filho contra o pai.

Foi nessas condições que Antuérpia procurou e encontrou a sua salvação na indústria[254]. Os capitais, como já não encontrassem pleno emprego na atividade comercial ou nos empréstimos públicos, voltaram-se para as oficinas. Verificou-se um progresso *extraordinário*, em Antuérpia e no conjunto dos Países Baixos, da indústria dos panos, dos tecidos e das tapeçarias. Já em 1564 seria possível, visitando a cidade, prognosticar o seu sucesso futuro. Com efeito, o que irá destruí-la não será apenas a economia, mas os grandes distúrbios sociais, políticos e religiosos dos Países Baixos.

Uma crise de desobediência, diagnosticam os políticos. Na verdade, uma revolução religiosa vinda de zonas profundas, acompanhada em surdina por uma crise econômica e pelos dramas sociais da vida cara[255]. Contar, analisar essa revolução não faz parte do nosso programa. O importante, a nosso ver, é Antuérpia ter sido logo apanhada pela tormenta. A epidemia iconoclasta sacode a cidade durante dois dias, 20 e 21 de agosto de 1566, para espanto geral[256]. Ainda seria possível apaziguar tudo com as conciliações e concessões da regente Margarida de Parma[257], mas Filipe II escolherá a força e, quase precisamente um ano depois dos tumultos de Antuérpia, o duque de Alba chegava a Bruxelas à frente de um corpo expedicionário[258]. Restabeleceu-se a ordem, mas a guerra, que só explodirá em abril de 1572, já está surdamente desencadeada. Na Mancha e no mar do Norte, em 1568[259], os ingleses tomam as *zabras* biscainhas carregadas de fardos de lã e de prata destinada ao duque de Alba, mais a prata de contrabando dissimulada pelos transportadores. Na prática, é a ruptura da ligação marítima entre os Países Baixos e a Espanha.

É certo que Antuérpia não morre disso. Ainda durante muito continuará sendo um centro importante, um agrupamento de indústrias, uma escala financeira para a política espanhola, mas o dinheiro e as letras de câmbio para o pagamento das tropas a serviço da Espanha passarão a vir do sul, pelas escalas de Gênova, e é em Gênova, devido a esse desvio da rota do dinheiro político de Filipe II, que o centro da Europa vai se estabelecer. A queda mundial de Antuérpia se registra ao longe, e precisamente no relógio do Mediterrâneo. Em breve me explicarei.

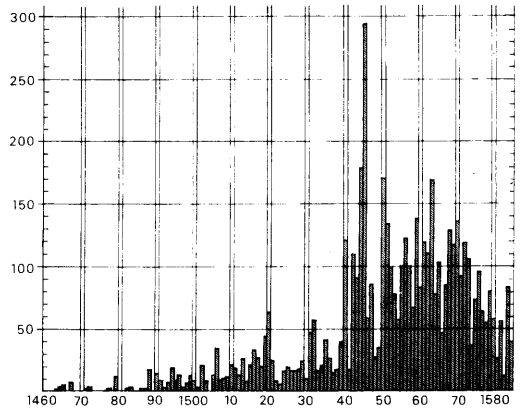
A originalidade de Antuérpia

A boa sorte de Antuérpia, relativamente breve, representou no entanto um elo importante e, em parte, original da história do capitalismo.

A verdade é que Antuérpia foi em grande medida a escola dos seus hóspedes estrangeiros: copiou a contabilidade por entrada dupla que lhe foi ensinada, como ao resto da Europa, pelos italianos; para os pagamentos internacionais, utilizou, como todo o mundo (embora com certa prudência e até com parcimônia), a letra de câmbio, que a inseria nos circuitos de capitais e de créditos de praça a praça. Mas soube, oportunamente, imaginar suas próprias soluções.

Com efeito, por volta de 1500, foi-lhe necessário responder, no dia-a-dia, no ciclo comum da sua vida cotidiana, a situações que a surpreenderam e que deram ensejo a "tensões enormes"[260]. Ao contrário de Bruges, nem sequer possuía, nessa data, uma verdadeira organização bancária. Talvez, como pensa Hermann van der Wee, em conseqüência das medidas proibitivas dos duques da Borgonha (1433, 1467, 1480, 1488, 1499) que destruíram literalmente qualquer tentativa nesse sentido. Assim, o mercador em Antuérpia, como em Rialto, não pode "escrever" a sua dívida ou o seu crédito nos livros de um banqueiro, compensando receitas e despesas. Do mesmo modo, também não pedirá empréstimos, como se faz na maior parte das praças cambiais, vendendo uma letra sacada sobre um correspondente em Florença ou em outro lugar, ou mesmo sobre as feiras de Antuérpia ou de Berg op Zoom. Contudo, o numerário não pode ser suficiente para todos os pagamentos, é necessário que intervenha o "papel", que o dinheiro fictício desempenhe sua função, facilite o andamento dos negócios, embora mantendo-se, de um modo ou de outro, ancorado à base sólida do dinheiro vivo. A solução de Antuérpia, resultante das práticas das feiras do Brabant[261], é muito simples: os pagamentos de sentido duplo, dever e haver, são feitos mediante *cédulas obrigatórias*, isto é, notas; o mercador que as subscreve compromete-se a pagar determinada soma de dinheiro dentro de determinado prazo e essas notas são ao portador. Quando quero obter um crédito, vendo a quem a aceitar uma cédula assinada por mim. *A* deve-me uma quantia, subscreve uma dessas notas, mas eu posso transferi-la para *B*, a quem devo uma quantia equivalente. Assim dívidas e créditos correm na praça, criando uma circulação suplementar que tem a vantagem de derreter como neve ao sol. Dívidas e créditos anulam-se, são os milagres do *scontro*, do *clearing*, da compensação, ou, como se diz nos Países Baixos, do *rescontre*. O mesmo papel passa de mão em mão até o momento em que se anula, quando o próprio credor que recebe a cédula em pagamento é o devedor inicial dessa cédula[262]. É para garantir este jogo de endossos que se generaliza a *velha* prática da promissória, que estabelece uma responsabilidade "dos credores cedentes até o último devedor". Esse detalhe tem o seu valor e a expressão promissória acabará por se impor, no uso corrente, a *cédula*. Escreve um mercador: "Pago através de promissória, como é de nosso uso mercantil"[263].

Mas essas garantias da prática mercantil, dotadas de recurso em juízo, não são o essencial. O essencial é a extrema facilidade do sistema e a sua eficácia. Facilidade: acontece de letras de câmbio, tomadas nas operações em Antuérpia, transformarem-se em cédulas ao portador e passarem então de mão em mão. Quanto à efi-



17. NÚMERO DE MERCADORES FRANCESES RECENSEADOS EM ANTUÉRPIA DE 1450 A 1585

Varia segundo um movimento muito semelhante ao dos tráficos de Antuérpia. (Segundo E. Coornaert, Les Français et le commerce international à Anvers, II, *1961)*

cácia, sua circulação resolve, sem o institucionalizar, um problema capital insinuante, presente desde o início das trocas: o do desconto, em outras palavras, do preço, do aluguel do tempo. O desconto, tal como se estabelecerá na Inglaterra no século XVIII[264], é, na verdade, o retomar de práticas anteriores. Se eu comprar ou vender uma cédula, o seu montante nominal não estará fixando nem o seu preço de venda, nem o seu preço de compra. Se a compro a dinheiro, pago-a abaixo do seu valor; se a recebo em pagamento de uma dívida, obrigo quem a assina a me dar uma quantia superior à sua dívida. Como a cédula deve valer o montante de dinheiro que ela especifica no seu vencimento, vale forçosamente menos na partida do que na chegada. Em suma, trata-se de um regime maleável que se organiza por si só e prolifera fora do sistema tradicional da letra de câmbio e dos bancos. Note-se que este novo regime se pratica também em Rouen, em Lisboa e certamente em Londres, que, deste ponto de vista, herdará de Antuérpia. Ao passo que Amsterdam, no início e no decorrer da sua boa sorte, manter-se-á ligada ao sistema tradicional das letras de câmbio.

É grande a tentação de atribuir também ao mérito de Antuérpia os progressos de um primeiro *capitalismo industrial*, evidente nela e nas outras cidades ativas dos Países Baixos. Foi o que fez Tibor Wittman[265], num livro simpático e apaixonado, mas onde temo que ceda às regras teóricas. Terá o século XVI trazido inovações neste domínio relativamente às atividades de Gand, de Bruges ou de Ypres — e sobretudo de Florença, de Lucca ou de Milão dos séculos anteriores? Duvido seriamente, mesmo levando-se em conta as muitas construções de Antuérpia, o seu urbanismo precoce e avançado em relação ao das outras cidades da Europa e se nos detivermos, a exemplo de Hugo Soly, no prodigioso homem de negócios que foi Gilbert van Schoonbecke. Encarregado por volta de 1550 de construir as muralhas da cidade, organizou uma espécie de *trust* vertical, que o pôs à frente de uma quinzena de fábricas de tijolo, de uma enorme turfeira, de fornos de cal, de uma explo-

ração florestal, de uma série de casas operárias, o que não o impedia de, trabalhando em grande escala, apelar a subempreiteiros. Foi o maior empresário e foi quem mais lucrou com a colossal transformação de Antuérpia, de 1542 a 1556. Mas isso nos autorizará a falar, como somos tentados, de capitalismo industrial, de mais um florão na coroa de Antuérpia?

DEVOLVENDO SUAS DIMENSÕES E SUA IMPORTÂNCIA AO SÉCULO DOS GENOVESES

O "século" de Antuérpia foi o *século dos Fugger*; o século seguinte será o *século dos genoveses* — na realidade, não cem anos, mas setenta anos (1557-1627) de uma dominação tão discreta, tão sofisticada, que durante muito tempo escapou à observação dos historiadores. Richard Ehrenberg suspeitara-o num livro antigo (1896), que continua não tendo igual apesar da idade. Felipe Ruiz Martín acaba de lhe dar suas verdadeiras dimensões em seu livro *El siglo de los genoveses*, cuja publicação seus escrúpulos e sua incansável caça aos documentos inéditos retardaram até agora. Mas li o manuscrito deste livro excepcional.

A experiência genovesa, com a duração de três quartos de século, permitiu aos mercadores-banqueiros de Gênova, através do manuseio dos capitais e do crédito, serem árbitros dos pagamentos e acertos de contas europeus. Vale a pena estudá-la à parte, pois é seguramente o mais curioso exemplo de centragem e de concentração que até agora nos ofereceu a história da economia-mundo européia, que gira em torno de um ponto quase imaterial. Com efeito, não é Gênova o pivô do conjunto, mas um punhado de banqueiros-financistas (diríamos hoje uma sociedade multinacional). E esse é apenas um dos paradoxos da estranha cidade que é Gênova, tão desfavorecida e que, no entanto, antes e depois do "seu" século, tende a deslocar-se para os píncaros da vida mundial dos negócios. Segundo me parece, ela foi sempre, e à medida de todos os tempos, a cidade capitalista por excelência.

"Uma cortina de montanhas estéreis"

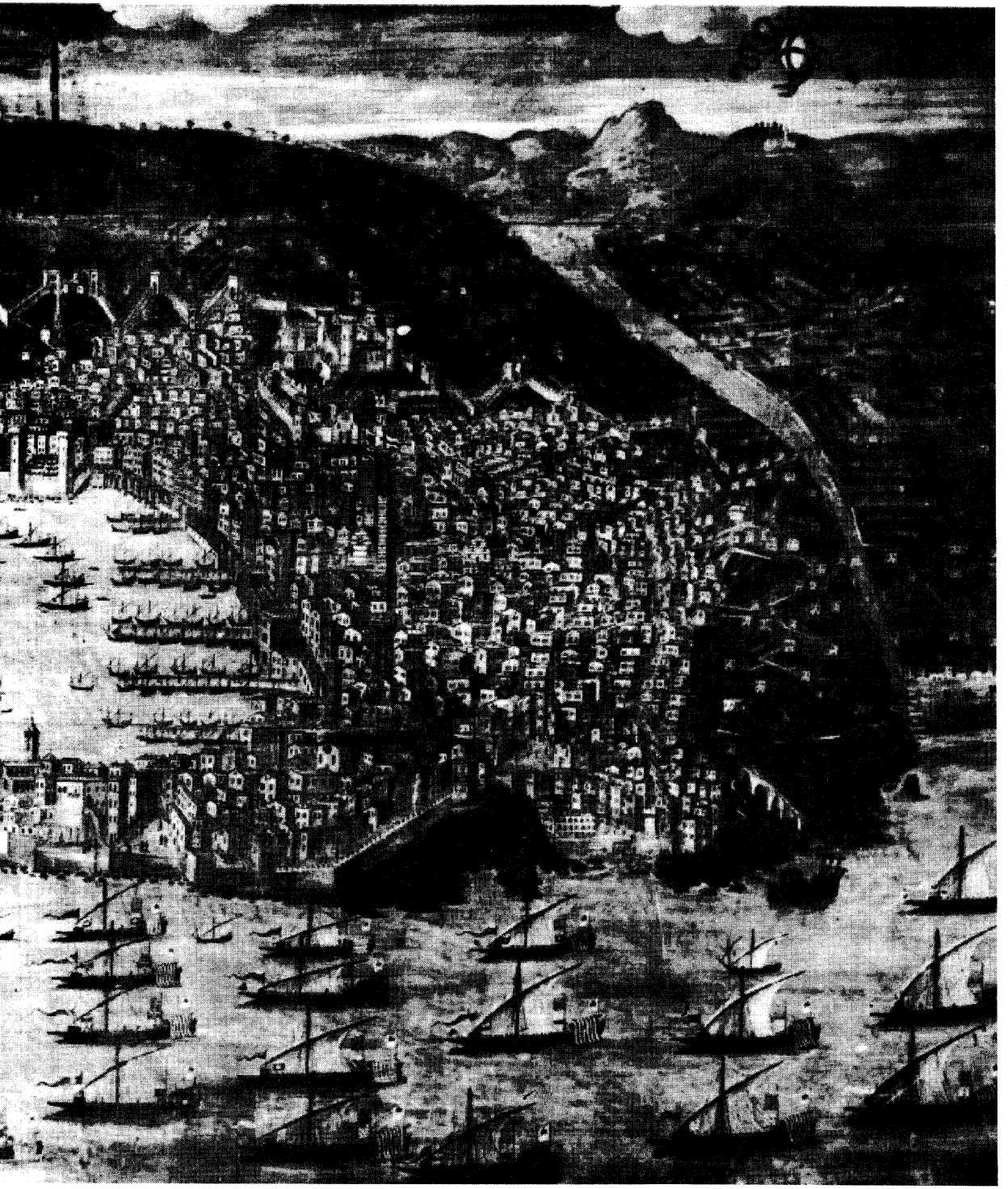
Gênova e as suas duas "rivieras", do Poente e do Levante, é muito pouco espaço. Segundo um relatório francês, os genoveses "têm cerca de trinta léguas ao longo da costa a contar desde Mônaco até às terras de Massa e sete ou oito léguas de planície do lado do Milanese. O resto é uma cortina de montanhas estéreis"[266]. No mar, a cada foz de rio, a cada enseada corresponde um porto, ou uma aldeia, ou uma vila, pelo menos algumas vinhas, laranjais, jardins, palmeiras plantadas no chão, vinhos excelentes (sobretudo em Tabia e nas *Cinque Terre*), azeite de alta qualidade e abundante em Oneglia, no Marro, em Diano e nos quatro vales de Ventimiglia[267]. "Poucos grãos", concluía Giovanni Botero[268] (1592), "pouca carne, embora de excelente qualidade". Para os olhos e para o olfato, uma das mais belas regiões do mundo, um paraíso. Chegar pelo Norte, no fim do inverno, é deparar com águas vivas, flores, uma natureza em festa[269]. Mas essas terras encantadoras quase não chegam a constituir uma orla, os Apeninos, que se juntam aos Alpes na altura de Nice, interpõem obstinadamente as suas encostas "estéreis", sem florestas, até mesmo "sem relva", e as suas maravilhosas aldeias empoleiradas no alto, pobres e atrasadas, onde os *Nobili Vecchi* de Gênova têm seus feudos e vassalos camponeses, geralmente capangas[270]. Pomar ao longo de uma muralha, Gênova, tão

precocemente moderna, encosta-se a uma montanha "feudal", e é esse um dos seus muitos paradoxos.

Na cidade propriamente dita, faltam a praça e os terrenos de construção, os palácios suntuosos estão condenados a crescer obstinadamente, desesperadamente em altura. As ruas são tão estreitas que só a *Strada Nova* e a *Via Balbi* permitem a passagem de carruagens[271]; no resto da cidade, é preciso ir a pé ou de liteira. Falta também espaço fora das muralhas, nos vales próximos, onde se constroem tantas vivendas. Na estrada do arrabalde de San Pier d'Arena, que sai de Campo Marone, diz um viajante[272], "vê-se o palácio Durazzo, grande e rica habitação com aspecto soberbo no meio de cinqüenta outros palácios de bela aparência". Cinqüenta: até no campo, o porta a porta, o ombro a ombro é a regra. Na falta de espaço, vive-se entre vizinhos. Além do mais não é fácil sair dessas regiões minúsculas, verdadeiros lenços de bolso muito mal ligados entre si. Para chamar a Gênova os nobres dispersos nas suas vivendas, quando a sua presença é necessária no Conselho Mor, a solução é mandar uma galera da República buscá-los![273] Pode acontecer que o mau tempo se instale e persista no golfo de Gênova. Chuvas diluvianas, mar bravo, agitado, são dias e semanas de inferno[274]. Ninguém sai de casa.

Em suma, um corpo mal constituído, que nunca está confortável, atingido por uma fraqueza congênita. Como obter alimentação? Como defender-se contra o estrangeiro? O relevo, aparentemente protetor, desarma a cidade: o atacante vindo do Norte, na verdade, desemboca acima dela. Quando a artilharia se coloca nessas alturas, o desastre está de antemão garantido. Gênova estará sempre cedendo aos outros, pela força, voluntariamente ou por prudência. Assim, entregou-se ao rei da França[275] em 1396, depois ao duque de Milão[276] em 1463. De qualquer maneira, são muitas as vezes que o estrangeiro a domina ao passo que, por trás das suas linhas de água, Veneza, a impenetrável, só cede pela primeira vez em 1797, a Bonaparte. Gênova é, assim, tomada em 30 de maio de 1522[277] pelos espanhóis e pelos *Nobili Vecchi*, seus aliados, e submetida a uma terrível pilhagem cuja lembrança só o saque de Roma, em 1527, fará empalidecer. O mesmo drama bem mais tarde, em setembro de 1746[278]; desta vez, são os sardos e os austríacos que forçam as portas, sem combate, mas esmagando a cidade demasiado rica com requisições e indenizações — a versão moderna do saque. É certo que esses vencedores abusivos são expulsos três meses depois pela insurreição violenta do povo de Gênova, povo vivo, sempre pronto para a ação[279]. Mas, uma vez mais, o balanço é pesado. Não ter defesa, não poder defender-se custa caro: a cidade libertada passa por uma crise terrível, as emissões de notas determinam uma inflação impiedosa; é forçoso restabelecer, em 1750, a *Casa di San Giorgio* que tinha sido extinta. Por fim, tudo se resolve a contento: a República recupera o controle da situação e livra-se de dificuldades, não com o imposto ultraleve (1%) ao qual submete o capital, mas apertando os impostos indiretos sobre os bens de consumo[280], o que está bem na linha das práticas de Gênova: uma vez mais, os atingidos são os pobres, os numerosos.

Gênova é também vulnerável do lado do mar. Seu porto abre-se para o largo, que não é de ninguém, portanto é de todos[281]. Na riviera do Poente, Savona, que quer permanecer independente, foi durante muito tempo o ponto de apoio de operações hostis, e mesmo Nice ou Marselha, mais a oeste[282]. No século XVI, estão sempre surgindo os piratas barbarescos, empurrados pelo vento do sul, em torno da



O porto de Gênova (1485). Quadro de Cristofor Grassi, Civico Museo navale *de Pegli (Gênova). A cidade em anfiteatro, suas casas altas, suas fortificações, o arsenal, o farol do porto; galeras e enormes carracas.*

Córsega e ao longo do litoral genovês, cuja defesa está mal organizada. Mas seria defesa possível? Gênova não tem *Mare Nostrum* a seu serviço, como Veneza tem o Adriático. Não há laguna que proteja o acesso a ela. Em maio de 1684, Luís XIV manda a esquadra de Duquesne bombardeá-la. A cidade, em espaldar, é um alvo ideal. Aterrorizados, "os habitantes fogem para a montanha e abandonam suas casas completamente mobiliadas, expostas à pilhagem"; os ladrões aproveitam a ocasião[283].

Agir de longe, fora de casa

A fraqueza de Gênova é, repita-se, congênita; a cidade e suas dependências só conseguem viver recorrendo ao mundo exterior. A uns, precisa pedir peixe, trigo, sal, vinho; a outros, conservas salgadas, lenha, carvão de madeira, açúcar. E assim por diante. Se as barcaças do Mediterrâneo, os *bastimenti latini con viveri*, não chegam, se os navios do Norte — maluínos, ingleses ou holandeses — não trazem a tempo seus carregamentos de *cibi quadragesimi*, isto é, de arenques e de bacalhau para os dias da Quaresma, surgem as dificuldades. Assim, durante a Guerra da Sucessão da Espanha, quando abundam os corsários, é necessária uma intervenção do Estado para que a cidade não morra de fome. Diz uma correspondência consular: "Chegaram ontem a este porto as duas barcas que esta República de Gênova mandou armar para escoltar os barcos pequenos; vêm da costa de Nápoles, Sicília e Sardenha e trouxeram um comboio de cerca de quarenta barcas, das quais dezessete carregadas de vinho de Nápoles, dez de trigo da Romagna e as outras de diferentes alimentos, como castanhas de Nápoles, queijos, figos secos, uvas, sal e outras mercadorias de mesma natureza"[284]. É certo que, geralmente, os problemas de abastecimento resolvem-se por si: o dinheiro de Gênova facilita as coisas. O trigo chega como que sozinho. Criticou-se muitas vezes o *Magistrato dell'Abbondanza*, espécie de escritório do trigo que Gênova possui, como tantas outras cidades da Itália, mas que não tem um soldo de rendimento, nem um "*giulio*", e "quando quer fazer provisões pede emprestado aos cidadãos para depois vender o trigo a varejo, e tão caro que não pode haver perda..., que de outro modo ficaria a cargo dos ricos... De maneira que por causa disso o pobre é sempre prejudicado e o rico engorda mais"[285]. Mais uma vez, é a maneira de Gênova. Mas se a *Abbondanza* não tem reservas, nem orçamento, é porque geralmente os mercadores dão um jeito para que haja abundância de trigo na cidade. No século XVII, Gênova é um porto de *redistribuição* dos cereais, como Marselha, de sal, como Veneza, e abastece-se nas mais diversas regiões mediterrânicas.

Um jogo acrobático

É fato que Gênova, cuja população oscila entre 60 000 e 80 000 habitantes e que reúne, com as suas dependências, pouco mais ou menos de meio milhão de se-

res, conseguiu resolver, ao longo dos séculos, o problema ingrato da sua vida cotidiana (salvo breves e duros alertas), mas só o conseguiu à custa de acrobacias.

Aliás, em Gênova, não é tudo acrobacias? Ela fabrica, mas para os outros; navega, mas para os outros; investe, mas na casa dos outros. Ainda no século XVIII, apenas metade dos capitais genoveses situa-se no interior da cidade[286]; os outros, à falta de aplicação local válida, correm mundo. Uma geografia restritiva condena-os à aventura. Como garantir então sua segurança e seus frutos em casa alheia? É o problema eterno de Gênova: vive e precisa viver à espreita, condenada a arriscar e, ao mesmo tempo, a ser particularmente prudente. Daí sucessos fabulosos, fracassos catastróficos. A derrocada das colocações de capitais genoveses, depois de 1789, e não apenas na França, é um exemplo disso, e não o único. As crises de 1557, 1575, 1596, 1607, 1627, 1647[287], estas com origem na Espanha, foram imensos tiros de advertência, quase terremotos. Já antes, em 1256-1259, os bancos genoveses tinham ruído[288].

No cerne de um capitalismo dramático, a contrapartida desses perigos é a flexibilidade, a agilidade, a disponibilidade, *a leveza* do homem de negócios genovês — a total ausência de inércia que nele admira Roberto Lopez[289]. Gênova muda dez vezes de rumo, aceita sempre a metamorfose necessária. Organiza, para conservá-lo para si, um universo externo, depois o abandona, quando se torna inabitável ou inútil; então imagina, constrói um outro — por exemplo, no fim do século XV deixa o Oriente pelo Ocidente, o mar Negro pelo Atlântico[290], no século XIX, em proveito próprio, unifica a Itália[291] —, é o destino de Gênova, corpo frágil, sismógrafo ultra-sensível que se agita sempre que o vasto mundo se mexe. Monstro de inteligência, de dureza quando preciso, a alternativa de Gênova é apropriar-se do mundo ou deixar de existir. E isso desde o princípio da sua história. Os historiadores espantam-se com as suas primeiras façanhas marítimas contra o mundo muçulmano, ou com o número de suas galeras, no século XIII, em suas batalhas contra Pisa ou contra Veneza[292]. Mas, quando chega o momento, é toda a população ativa de Gênova que embarca nos seus pequenos navios de guerra. A cidade inteira se mobiliza. Do mesmo modo, bem cedo essa massa de prata incandescente desvia em seu benefício os produtos preciosos, pimenta, especiarias, seda, ouro, prata; força, ao longe, as portas e os circuitos. Veja-se a instalação vitoriosa dos genoveses na Constantinopla dos paleólogos (1261) e a aventura frenética que então suscitam no mar Negro[293]. Segue-se Veneza, mas com atraso. Vinte anos mais tarde, é a tomada da Sicília depois das Vésperas[294] (1283). Florença tinha se alinhado ao lado dos angevinos, Gênova ao lado dos aragoneses. Estes triunfam, ela triunfa com eles. Mas só a verve e a erudição de Carmelo Trasselli[295] sabem dizer da modernidade, da presteza da instalação dos genoveses na Sicília. O fato de expulsarem os outros "capitalistas", luquenses e florentinos, ou, pelo menos, colocarem-nos de lado, o fato de se instalarem em Palermo, perto do porto e, portanto, da Piazza Marina[296], de emprestarem dinheiro aos vice-reis, aos grandes senhores, são coisas banais. Menos banal é ter confiscado na origem a exportação do trigo siciliano — sendo esse trigo indispensável, em frente à ilha, na costa africana do Islã, onde a fome é, nessa época, endêmica — e ter obtido, em troca do trigo, o ouro em pó de Túnis ou de Trípoli, vindo das profundezas da África Negra. Não é, portanto, por puro acaso que os grupos de senhorios que os Doria compram na Sicília são terras de trigo, si-

tuadas no eixo essencial que vai de Palermo a Agrigento[297]. Quando os mercadores catalães tentam desalojar os genoveses, já é tarde demais. São ainda os genoveses que organizam a produção do açúcar siciliano[298]. Genoveses, mais uma vez, dominarão, a partir de Messina, o mercado de seda da Sicília e da Calábria[299]. No princípio do século XVIII, os mercadores e lojistas genoveses continuam na ilha, e sempre interessados[300] nos cereais e na seda. Consentem até (sendo sua balança deficitária) em enviar para a Sicília "somas consideráveis de *genovinos*, moeda de prata muito fina e muito procurada na Itália". Ustariz espanta-se sem razão: perder de um lado para ganhar mais do outro é um princípio que Gênova sempre praticou.

Nos séculos XIII e XIV, apesar da concorrência de Veneza ou às vezes por causa dela, Gênova insinua-se por toda parte no espaço da economia-mundo européia, precede, empurra os outros. Antes do século XIV, apoiando-se na sua base de Quio, explora os alúmens da Focéia e trafica no mar Negro; leva suas carracas até Bruges e Inglaterra[301]. Nos séculos XV e XVI, perde a pouco e pouco o Oriente: os turcos ficam com Caffa em 1475, Quio em 1566, mas, a partir do início do século XV, portanto com grande avanço, os genoveses instalaram-se no norte da África[302], em Sevilha[303], em Lisboa[304], em Bruges; a seguir, vão para Antuérpia. Não foi Castela que ganhou a América na loteria, mas Cristóvão Colombo. E até 1568 são os mercadores genoveses, sem Sevilha, que financiam as lentas trocas entre a Espanha e a América[305]. Em 1557, o imenso empreendimento, que eles vigiam, dos adiantamentos de dinheiro ao governo de Filipe II é oferecido a eles[306]. Agarram a oportunidade. Começa então um novo avatar de sua história, o *século dos genoveses.*

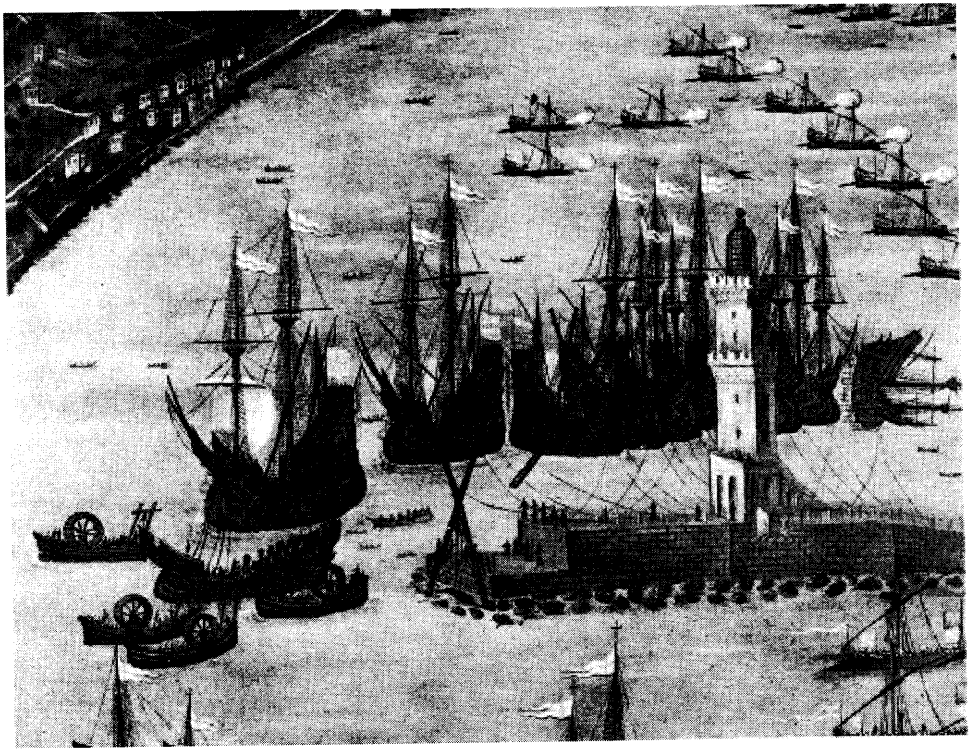
Gênova domina discretamente a Europa

Gênova, classificada "segunda" depois do fracasso de Chioggia, assim permanece ao longo dos séculos XIV e XV, tornando-se "primeira" com os anos 1550-1570, para manter a posição até por volta dos anos 1620-1630[307]. Essa cronologia permanece indefinida no que se refere ao seu início, pois o primado de Antuérpia mantém-se, ou parece manter-se; e no que se refere à sua conclusão, pois a ascensão de Amsterdam anuncia-se a partir de 1585; mas sobretudo porque, de uma ponta a outra, o reinado de Gênova permanece sob o signo da maior discrição. Algo que (se não me engano nas minhas comparações) hoje se assemelharia, com todos os fatores iguais, ao papel do Banco de Contas Internacionais de Basiléia.

Com efeito, Gênova não domina o mundo através de seus navios, seus marinheiros, seus mercadores, seus donos de indústria, embora tenha mercadores, indústrias, marinheiros e navios e possa, ocasionalmente, ela própria construir, e muito bem, nos seus estaleiros de San Pier d'Arena, e até vender ou alugar navios. Aluga também as suas galeras, galeras finas e sólidas que os patrícios da cidade, geralmente *condottieri* (mas para combates navais), põem a serviço dos soberanos, do rei da França, depois de Carlos V, depois de 1528 e da "traição" de Andrea Doria que, por um lado, abandona o serviço de Francisco I (abandonando o bloco de Nápoles que, por terra, sitiava Lautrec) e, por outro, alia-se à causa do imperador[308].

Naquele longínquo ano de 1528, Carlos V, embora colocado sob a dependência dos mercadores banqueiros de Aubsburgo, sobretudo os Fugger, que lhe deram os meios para a sua grande política, começou a tomar empréstimos dos genoveses[309]. E em 1557, quando a bancarrota espanhola põe fim ao reinado dos banqueiros da Alta Alemanha, os genoveses ocupam naturalmente o lugar vazio, aliás com muito brilho e facilidade pois, muito antes de 1557, já estavam envolvidos no jogo complicado (que eles complicam ainda mais) da finança internacional[310]. O essencial dos serviços que irão prestar ao Rei Católico é assegurar-lhe rendimentos regulares a partir de recursos fiscais e de importações de metal branco americano, ambas irregulares. O Rei Católico, como todos os príncipes, salda suas despesas ao sabor dos dias e tem que deslocar somas enormes no vasto tabuleiro da Europa: entesourar em Sevilha, mas gastar regularmente em Antuérpia ou em Milão. Não é preciso insistir neste esquema, hoje bem conhecido dos historiadores[311].

Com os anos, os mercadores genoveses são apanhados numa tarefa que se avoluma. Os rendimentos, mas também as despesas do Rei Católico, e portanto os lucros dos genoveses, não cessam de aumentar. Decerto eles emprestam ao rei o dinheiro que recebem e depósito dos prestamistas e poupadores da Espanha ou da Itália[312]. Mas todo o seu capital mobilizável entra também nesse mecanismo. Como não podem fazer tudo, vemo-los, em 1568[313], desinteressar-se do financiamento das



Os navios gigantescos de Gênova, no século XV. Detalhe do quadro das pp. 142-143.

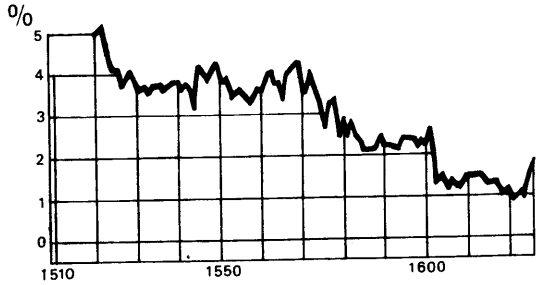
operações mercantis entre Sevilha e a América, não mais intervir tanto quanto no passado nas compras de lã em Segóvia, ou de seda em Granada, ou de alúmen em Mazaron. Assim passam nitidamente da mercadoria para a finança. E, a acreditar no que diziam, mal daria para ganharem a vida com essas operações evidentemente grandiosas. O empréstimos consentidos ao rei rendem geralmente 10% de juros, mas há, dizem eles, custos, imprevistos, atrasos no pagamento. É inegável. Todavia, a acreditar nos secretários a serviço do Rei Católico, os prestamistas chegariam a ganhar 30%[314]. Provavelmente, nem uns nem outros dizem a verdade. Mas é evidente que o jogo genovês é frutífero, ao mesmo tempo graças aos juros, aos juros dos juros, às trapaças que os câmbios e recâmbios permitem, à compra e venda de moedas de ouro e prata, às especulações com os *juros* e ao lucro suplementar de 10% que, em Gênova, se tira da simples venda da prata[315] — tudo isso dificilmente calculável e, aliás, variável, mas volumoso. Além disso, dada a enormidade das somas avançadas pelos mercadores (e que, uma vez mais, ultrapassam de longe o seu próprio capital), os lucros seriam, de qualquer modo, enormes, mesmo que a taxa de lucro unitário fosse modesta.

Enfim, o dinheiro político da Espanha é apenas um fluxo entre outros que ele provoca ou acarreta. As galeras carregadas de caixas de reais ou de lingotes de prata que a partir dos anos 1570 chegam a Gênova em quantidades fabulosas são um inegável instrumento de dominação. Fazem de Gênova o árbitro de toda a fortuna da Europa. Claro que nem tudo correu bem para os genoveses, nem sempre ganharam. Mas, enfim, é ao longo do tempo e pela totalidade das suas experiências que devemos julgar e explicar esses extraordinários homens de negócios. Com efeito, sua riqueza no século XVI não era o ouro, nem a prata, mas a "possibilidade de mobilizar o crédito", de jogar esse jogo difícil a partir de um plano superior. É o que mostram cada vez melhor os documentos que lhes dizem respeito e dos quais acabam de se tornar acessíveis algumas séries muito ricas, complicando, aprimorando nossas explicações.

As razões do sucesso genovês

Como explicar esse triunfo genovês? Para começar, por uma hipótese. Entre 1550 e 1560 (datas aproximadas), a Europa foi sacudida por uma crise mais ou menos acentuada que divide o século XVI em dois: a França de Henrique II já não é aquela França, quase iluminada, de Francisco I; a Inglaterra de Elizabeth já não é a de Henrique VIII... Sim ou não, foi essa crise que pôs fim ao século dos Fugger? Eu tenderia a responder que sim, sem o poder demonstrar. Não seria natural inscrever, entre os efeitos dessa depressão, as crises financeiras de 1557 e 1558?

Seja como for, o certo é que se consuma então a ruptura de um antigo equilíbrio monetário. Até cerca de 1550, o metal branco, relativamente raro, tendia a se valorizar em relação ao metal amarelo, este *relativamente* abundante, e o metal branco, a prata, era então o instrumento dos grandes negócios (se não fosse isso, teria havido um século dos Fugger?), o meio de conservar valor. Ora, já antes de 1550 há valorização do ouro, que se torna, por sua vez, relativamente raro. Nessas



18. A SUPERABUNDÂNCIA DE CAPITAIS EM GÊNOVA DE 1510 A 1625

Curva do juro real dos luoghi *(títulos de renda perpétua sobre a* Casa di San Giorgio, *a juro variável), tal como a calculou Carlo Cipolla, "Note sulla storia del saggio d'interesse...",* in: Economia Internazionale, *1952). A queda da taxa de juro é tal que no início do século XVII está reduzida a 1,2%. (Para explicações mais detalhadas, ver Braudel,* La Mediterranée..., II, *p. 45.)*

condições, quem não notará a importância das decisões dos genoveses que, segundo Frank C. Spooner[316], são os primeiros, na praça de Antuérpia, por volta de 1553-1554, a apostar no ouro? E depois não são eles que, mais que outros, estão em condições, devendo fazer em Antuérpia pagamentos pelo Rei Católico, de controlar os circuitos do ouro, sendo o metal amarelo exigido para o pagamento das letras de câmbio?[317] Teremos nós encontrado a explicação "correta"?

Duvido um pouco, se bem que eu seja daqueles que, retrospectivamente, confiavam muito na inteligência e no faro dos genoveses. Mas um êxito desse tipo, em princípio, não tem futuro. Não pode manter-se durante muito tempo como privilégio de mercadores mais avisados do que os outros.

Com efeito, o jogo genovês é múltiplo e impõe-se por sua própria multiplicidade: incide sobre o metal branco, o metal amarelo e as letras de câmbio. É necessário não apenas que os genoveses se apoderem do metal branco graças às *sacas de plata*[318] (saídas de prata) previstas, a seu favor, nos seus *asientos* (contratos) com o rei, ou graças ao contrabando desde sempre organizado por eles a partir de Sevilha[319] — mas é também necessário que vendam esse metal. Há dois compradores possíveis: ou os portugueses, ou as cidades italianas voltadas para o Levante, Veneza e Florença. Estas últimas são os compradores prioritários e é nessa medida que o comércio do Levante refloresce, que as especiarias e a pimenta abundam de novo em Alepo ou no Cairo e que a seda em trânsito perde imensa importância no comércio das Escalas. Essa prata é comprada por Veneza e Florença contra letras de câmbio sobre os países do Norte, onde sua balança comercial é positiva[320]. E é assim que os genoveses conseguem operar suas transferências para Antuérpia, que, mesmo depois dos seus bons tempos, continuará sendo a praça dos pagamentos ao exército espanhol, uma praça um pouco podre, como a Saigon do tráfico de piastras. Finalmente, como, depois da lei de Carlos V de 1537[321], as letras de câmbio só podem ser pagas em ouro, a prata cedida pelos genoveses às cidades italianas transforma-se em moeda de ouro pagável nos Países Baixos. O ouro, aliás, continua sendo a melhor arma dos genoveses para controlar o seu sistema triplo. Quando,

em 1575, o Rei Católico decide dispensar os seus serviços e os ataca, eles conseguem bloquear os circuitos do ouro. As tropas espanholas não pagas amotinam-se e é o saque de Antuérpia, em novembro de 1576[322]. O rei acaba tendo que ceder.

Juntando todos estes fatos, uma conclusão se impõe: a fortuna de Gênova apoiou-se na fortuna americana da Espanha e na própria fortuna da Itália, que contribuiu largamente. Através do poderoso sistema das feiras de Piacenza[323], os capitais das cidades italianas são drenados para Gênova. E uma multidão de pequenos prestamistas, genoveses e outros, confiam suas poupanças aos banqueiros, mediante uma módica retribuição. Há portanto uma ligação permanente entre as finanças espanholas e a economia da península italiana. Daí as agitações que se seguem sempre que há bancarrota em Madri: a de 1595[324], repassada, custa muito caro aos poupadores e prestamistas de Veneza[325]. Ao mesmo tempo, na própria Veneza, os genoveses, donos do metal branco que entregam à *Zecca* em enormes quantidades[326], apoderaram-se do controle das trocas e dos seguros marítimos[327]. Qualquer investigação profunda nas outras cidades ativas da Itália conduziria provavelmente a conclusões bastante análogas. Com efeito, o jogo genovês foi possível, eu ousaria dizer fácil, enquanto a Itália manteve suas atividades em bom nível. Tal como, querendo ou não, tinha apoiado Veneza nos séculos XIV e XV, assim a Itália apoiou Gênova no século XVI. A Itália enfraquecendo, adeus festas e reuniões, quase a portas fechadas, nas feiras de Piacenza!

No pano de fundo do sucesso dos banqueiros situa-se, e não se deve esquecer, a própria cidade de Gênova. Quando se começa a desmontar o espantoso mecanismo que os genoveses puseram em funcionamento, surge a tendência a confundir Gênova com seus grandes banqueiros muitas vezes domiciliados em Madri, onde freqüentam a Corte, jogam alto, conselheiros e colaboradores do rei, vivendo entre si, no meio de rancores e de querelas reprimidos, casando-se entre si, defendendo-se como um só homem cada vez que os espanhóis os ameaçam ou que reclamam contra eles os sócios que ficaram em Gênova e que são vítimas designadas dos contragolpes. A descoberta de correspondências inéditas desses homens de negócios por Franco Borlandi e seus alunos nos trará, espero, os esclarecimentos sobre eles que ainda nos faltam. Mas, enfim, estes *hombres de negocios*, como são chamados em Madri, são muito pouco numerosos, cerca de vinte, no máximo trinta. Ao lado deles, abaixo deles, devemos imaginar centenas, até milhares de mercadores genoveses de dimensões diversas, simples empregados, lojistas, intermediários, comissionários. Povoam sua cidade e todas as cidades da Itália e da Sicília. Estão profundamente enraizados na Espanha, em todos os níveis da sua economia, tanto em Sevilha como em Granada. Um Estado mercantil dentro do Estado, seria dizer demais. Mas um sistema implantado desde o século XV e que irá durar: no fim do século XVIII, os genoveses de Cádiz realizam volumes de negócios que podem ser comparados aos tráficos das colônias comerciais inglesa, holandesa ou francesa[328]. Verdade freqüentemente ignorada.

Essa conquista de um espaço econômico estrangeiro foi sempre a condição da grandeza para uma cidade sem par que visa, mesmo sem ter disso um sentimento claro, dominar um vasto sistema. Fenômeno quase banal em sua repetição: é Veneza penetrando no espaço bizantino; é Gênova conseguindo entrar na Espanha,

ou Florença no reino da França, outrora no reino da Inglaterra; é a Holanda na França de Luís XIV; a Inglaterra no universo das Índias...

O recuo de Gênova

Construir fora de casa comporta riscos: o sucesso é geralmente temporário. O poder exercido pelos genoveses sobre as finanças espanholas e, através delas, sobre as finanças da Europa durou um pouco mais de sessenta anos. A bancarrota espanhola de 1627, no entanto, não acarretou, como se acreditou, o naufrágio financeiro dos banqueiros de Gênova. Para eles, foi em parte uma retirada voluntária. Efetivamente, estavam pouco dispostos a prosseguir os seus serviços ao governo de Madri, com a perspectiva de novas bancarrotas que ameaçavam seus lucros e também seus capitais. Retirar seus fundos tão depressa quanto o permitissem as circunstâncias difíceis, recolocá-los em outras operações financeiras, esse foi o programa realizado ao sabor da conjuntura. É nesse sentido que se encaminha um artigo recente que escrevi a partir da correspondência detalhada dos cônsules de Veneza em Gênova[329].

Mas, como muitas vezes acontece, não basta uma única explicação. Melhor seria conhecer a situação dos prestamistas genoveses, na própria Espanha e com relação aos seus rivais portugueses, que tomam então a seu cargo as finanças do Rei Católico. Terão sido forçados por decisões do conde-duque de Olivares? Empurrados pela conjuntura atlântica? Suspeitou-se que fossem homens de palha dos capitalistas holandeses — acusação no fundo verossímil; mas seria preciso prová-la. Em todo caso, a paz assinada pelo governo inglês de Carlos I com a Espanha, em 1630, tivera conseqüências bastante curiosas[330]. O negociador dessa paz, Sir Francis Cottington, dotou-a de um acordo subsidiário que previa, nada mais nada menos, o transporte por navios ingleses da prata espanhola destinada aos Países Baixos. Um terço dessa massa de prata seria amoedado, entre 1630 e 1643, nas oficinas da Torre de Londres. Foi portanto por intermédio dos ingleses, e não mais dos genoveses, que durante anos o rio de prata espanhol chegou ao Norte. Será essa a razão da retirada dos genoveses? Não necessariamente, tendo-se em vista a data tardia desse acordo, 1630. É mais provável, embora não esteja provado, que a pane genovesa tenha determinado essa curiosa solução. O certo é que a Espanha tinha absoluta necessidade de um *sistema* seguro para transportar os seus fundos. A solução genovesa, que consistia em transferir fundos mediante letras de câmbio, solução elegante mas que implicava o controle de uma rede internacional de pagamentos, foi sucedida pela solução simples de tomar como transportadores justamente aqueles cujos ataques no mar, atos de guerra ou de pirataria se temiam. A partir de 1647 ou de 1648, cúmulo da ironia, a prata espanhola, a prata necessária à administração e à defesa dos Países Baixos meridionais, será transportada não por navios ingleses, mas por navios holandeses, talvez até antes de ser assinada pelas Províncias Unidas a paz separada de Munster (janeiro de 1648)[331]. Então, protestantes e católicos podiam entender-se: já o dinheiro não tinha cheiro.

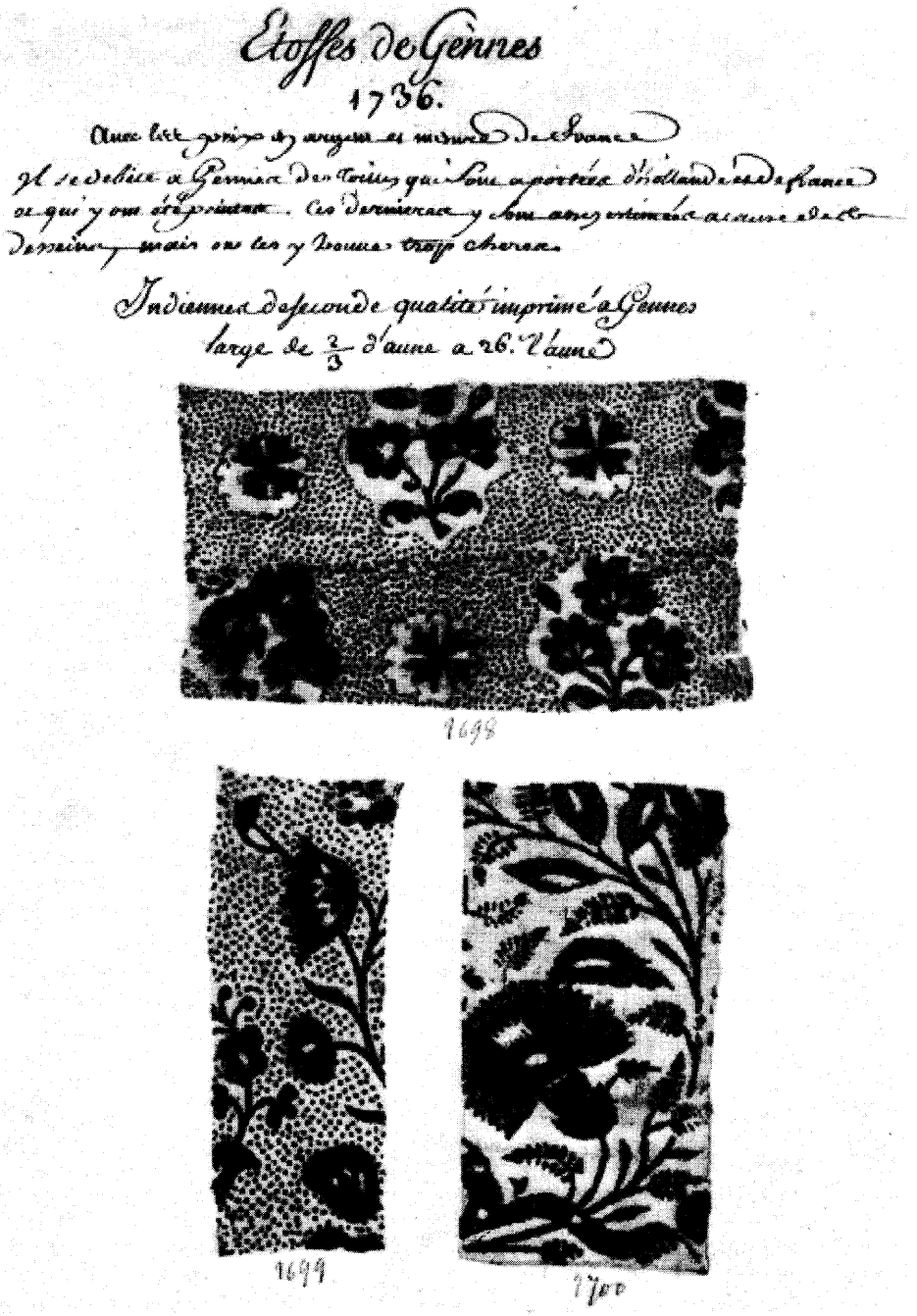
A sobrevivência de Gênova

Voltando a Gênova, é inegável que houve retirada. Os *asientistas* parecem ter salvado uma parte notável do seu capital, a despeito das condições bastante duras, seguramente inquietantes, da bancarrota espanhola de 1627 e de uma série de dificuldades que lhes foram criadas na Espanha, na Lombardia, bem como em Nápoles. O sucesso dessas evacuações se constata, creio eu, pelas chegadas a Gênova de *moedas de oito* cujo volume podemos reconstituir quase ano por ano[332]: prosseguem, volumosas, por vezes maciças, depois de 1627. Aliás, Gênova continuou ligada aos fluxos de metal branco vindo da América. Por que caminhos? Pelos do comércio, em Sevilha, depois em Cádiz, sem dúvida alguma. Com efeito, continua havendo na Andaluzia redes mercantis genovesas, salvaguardando a ligação com a América. Por outro lado, depois da entrada em cena de outros prestamistas, os marranos portugueses, os *partitanti* genoveses aceitaram, em várias ocasiões, retomar o jogo. Por exemplo, em 1630, em 1647 ou em 1660[333]. Se voltaram a se inserir nele, não seria porque as chegadas de metal branco a Sevilha, depois a Cádiz, eram então mais abundantes do que dizem os números oficiais?[334] Os empréstimos à Espanha tornam-se deste modo mais fáceis, até mesmo frutíferos. E dão uma possibilidade maior de participar no enorme contrabando de metal branco que abastece a Europa. Os genoveses não desperdiçaram semelhante ocasião.

Para ter acesso à fonte espanhola, Gênova dispunha também da exportação dos seus produtos manufaturados. Mais do que Veneza, de fato, ela participou da ascensão industrial européia dos séculos XVII e XVIII e procurou adaptar sua produção à demanda dos mercados de Cádiz e Lisboa para chegar ao ouro deste e à prata daquele. Ainda em 1786 a Espanha importa muitos tecidos genoveses "e há mesmo fabricações particulares para o gosto espanhol; por exemplo, grandes peças de seda... semeadas de florzinhas... e com uma das extremidades bordada com grandes flores em meios-relevos muito compactas... Esses tecidos são destinados a vestidos de cerimônia; há alguns magníficos e muito caros"[335]. Também uma grande parte da produção das papelarias de Voltri, perto de Gênova, "é destinada às Índias, onde se servem dele como de tabaco para fumar"[336]. Assim Gênova se defende atentamente da concorrência de Milão, Vicenza, Nîmes, Marselha ou da Catalunha.

A política dos mercadores genoveses parece portanto variável, descontínua, mas maleável, capaz de se adaptar, como qualquer política capitalista que se preze. No século XV, instalar-se no caminho do ouro entre o norte da África e a Sicília; no século XVI, apoderar-se, através da Espanha, de uma parte do metal branco das minas da América; no século XVII, engrossar de novo a exploração mercantil à custa de exportações de produtos manufaturados. E, em todas as épocas, praticar operações bancárias e financeiras conforme as circunstâncias do momento.

Depois de 1627, com efeito, as finanças não cruzaram os braços. Como o governo espanhol já não se prestava à exploração anterior, os capitais genoveses procuraram e encontraram outros clientes: cidades, príncipes, Estados, simples empresários ou particulares. A esse respeito, a obra recente de Giuseppe Felloni[337] permite uma definição. Já antes do desligamento dos anos 1627, o capital genovês



Amostra de algodão da Índia em Gênova (1698 - 1700).

iniciara "uma colossal e radical redistribuição dos [seus] compromissos financeiros"[338]. A partir de 1617, os genoveses investem em fundos venezianos. Em Roma, onde tinham suplantado os banqueiros florentinos já no século XVI, participam na renovação dos empréstimos pontificiais por ocasião da criação, em 1656, do *Monte Oro*, cujos primeiros fundos foram inteiramente subscritos pelos genoveses[339]. Na França, as primeiras aplicações situam-se entre 1664 e 1673[340]. No século XVII, o movimento de investimentos estende-se à Áustria, à Baviera, à Suécia, à Lombardia austríaca, a cidades como Lyon, Turim, Sedan[341]... Tal como em Amsterdam ou em Genebra, e com a mesma política de intermediários e de corretores, a indústria dos empréstimos toma lugar na vida cotidiana de Gênova, como narram as "folhas de notícias" e as gazetas. "Sexta-feira passada foram enviados para Milão [que é então austríaca], com várias caleches sob boa escolta, os 450 000 florins que particulares desta cidade emprestaram à rainha da Hungria [Maria Teresa] pelas pedrarias de que já falei"[342], observa um agente francês, em 1743. E o volume dos capitais colocados no estrangeiro aumenta progressivamente, como se a velha máquina aproveitasse a sua velocidade do século XVIII para acelerar: em milhões de *lire di banco* (números redondos), 271, em 1725; 306, em 1745; 332, em 1765; 342, em 1785, com um rendimento anual que passa de 7,7 milhões em 1725 para 11,5 em 1785. *A lira di banco*, moeda contábil em Gênova, correspondeu sem alteração, entre 1675 e 1793, a 0,328 grama de ouro. Mas de que serve calcular em toneladas de ouro? É melhor dizer, abreviadamente, que o rendimento dos prestamistas genoveses, em 1785, equivale a mais da metade do rendimento global[343] de Gênova, em cálculo aproximado.

Mas como é curioso que Gênova, na nova extensão das suas colocações de capital, se tenha mantido fiel ao quadro geográfico do seu esplendor passado! O capital genovês, contrariamente ao holandês e ao genebrino, não chega à Inglaterra, embora seja amplamente investido na França (35 milhões de libras tornesas nas vésperas da Revolução). Será porque, no Norte, a Gênova católica enfrenta as redes do banco protestante? Ou será antes por causa de velhos hábitos que acabariam por limitar o esquema de pensamento e a imaginação dos homens de negócios genoveses?[344]

Seja como for, essa escolha valeu para o capital genovês o envolvimento nas inúmeras catástrofes em que naufragou o *Ancien Régime*. Mas, no século seguinte, Gênova vê-se, uma vez mais, como o motor mais ativo da península. Por ocasião da criação da navegação marítima a vapor e no tempo do *Risorgimento*, criará uma indústria, uma forte marinha moderna e o *Banco d'Italia* será em grande medida obra sua. Diz um historiador italiano: "Gênova fez a unidade italiana". E acrescenta: "em proveito próprio"[345].

Voltando à economia-mundo

Mas a reconversão, ou melhor, as sucessivas reconversões do capitalismo genovês não reconduziram Gênova ao centro da economia-mundo. Seu "século", no palco internacional, terminou antes de 1627, talvez em 1622, quando se desarti-

culam as feiras de Piacenza[346]. Seguindo-se a crônica desse ano decisivo, tem-se a impressão de que venezianos, milaneses e florentinos se dessolidarizaram dos banqueiros genoveses. Talvez não conseguissem manter a sua colaboração com a cidade de S. Jorge sem se colocarem em perigo? Talvez a Itália já não fosse capaz de pagar o preço da primazia genovesa? Mas decerto toda a economia européia se tornara incapaz de suportar uma circulação fiduciária desproporcional à massa de numerário e ao volume da produção. A construção genovesa, demasiado complicada e ambiciosa para uma economia do *Ancien Régime*, desfez-se em parte por si mesma com a crise européia do século XVII. Tanto mais que a Europa se voltou então para o Norte, desta vez por séculos. É característico que os genoveses, ao deixarem de desempenhar o papel de árbitros financeiros da Europa, deixem de estar no centro da economia-mundo, que sua substituta seja Amsterdam, cuja fortuna recente se edificara — outro sinal dos tempos — com base na mercadoria. Também chegará para ela a hora da finança, mas mais tarde, e então voltará a colocar, curiosamente, os mesmos problemas que encontrara a experiência genovesa.

Capítulo 3

NA EUROPA, AS ECONOMIAS ANTIGAS DE DOMINAÇÃO URBANA: AMSTERDAM

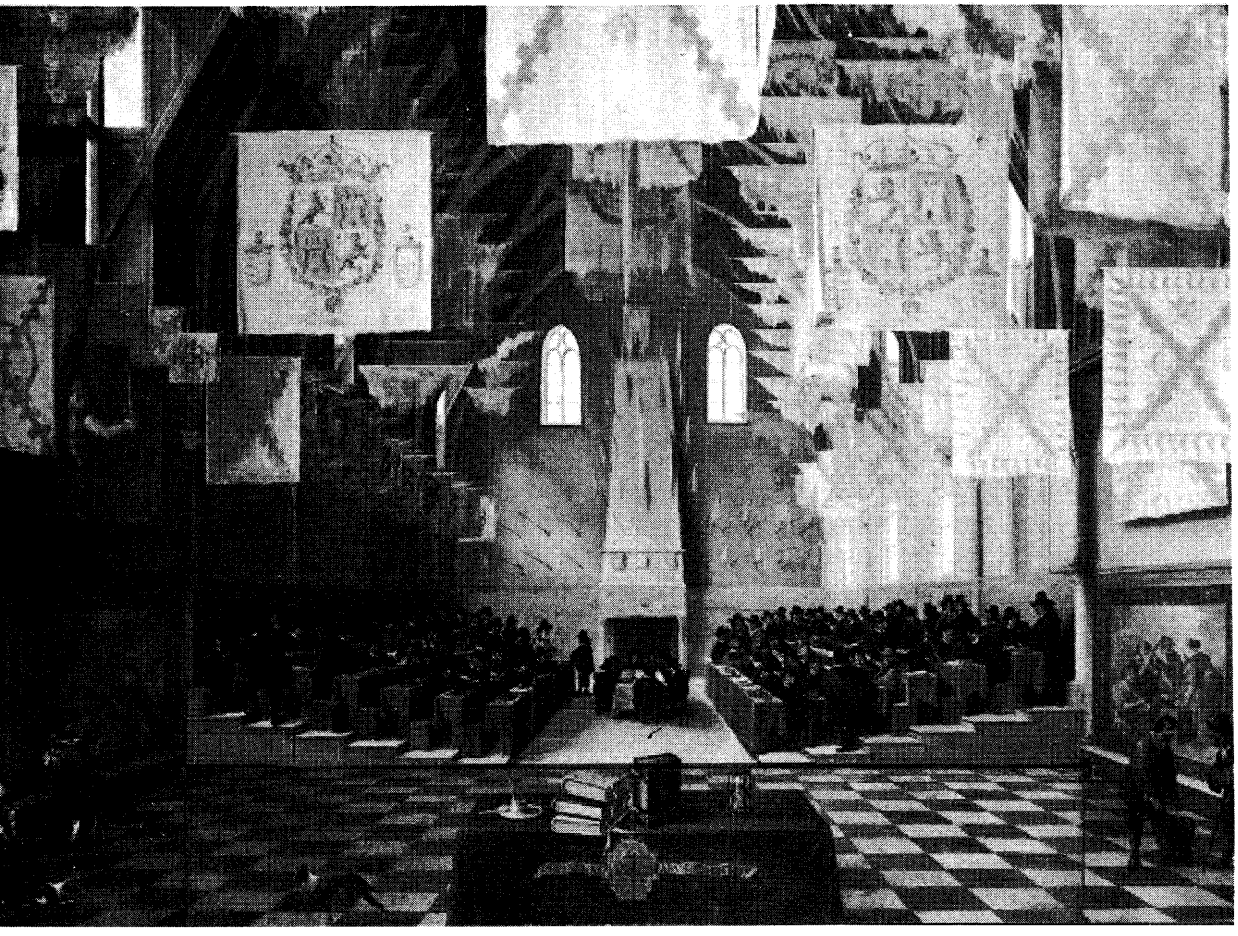
Com Amsterdam[1], encerra-se a era das cidades de estrutura e vocação imperialistas. Escreve Violet Barbour: "É a última vez que existe um verdadeiro império do comércio e do crédito, sem o sustentáculo de um Estado moderno unificado"[2]. O interesse dessa experiência está portanto no fato de se situar entre duas fases sucessivas da hegemonia econômica: por um lado, as cidades, por outro, os Estados modernos, as economias nacionais — de início, com a primazia de Londres apoiada na Inglaterra. No centro de uma Europa inflada por seus sucessos e que tende, com o fim do século XVIII, a tornar-se o mundo inteiro, a zona dominante teve que se ampliar para equilibrar o conjunto. As cidades sozinhas ou quase sozinhas, insuficientemente apoiadas pela economia próxima que as reforça, em breve deixarão de ter o peso suficiente. Seguem-se os Estados territoriais.

O advento de Amsterdam, que prolonga uma situação antiga, verifica-se, muito logicamente, segundo as velhas regras: uma cidade sucede a outras cidades, Antuérpia e Gênova. Mas, ao mesmo tempo, o Norte readquire vantagem sobre o Sul, e desta vez a título definitivo. Desse modo, não é apenas a Antuérpia, como é freqüente se dizer, que Amsterdam sucede, mas ao Mediterrâneo, ainda preponderante durante o entreato genovês[3]. A um mar riquíssimo, dotado de todos os dons e vanta-

gens, sucede um oceano há muito tempo proletário, ainda mal utilizado e ao qual a partilha internacional das tarefas tinha reservado até então os mais duros trabalhos, os menos rentáveis. O recuo do capitalismo genovês e, para além, de uma Itália atacada por todos os lados ao mesmo tempo abriu o caminho para a vitória dos marinheiros e mercadores do Norte.

Esta vitória, porém, não foi obtida num dia. Nem a decadência do Mediterrâneo e da própria Itália, cujo caminho se desenvolve em etapas sucessivas que vão lentamente se acrescentando umas às outras. Com os anos 1570, os navios ingleses penetravam de novo no mar Interior. Com os anos 1590, foi a vez dos navios holandeses. Mas as naus, saetas, marcilianas ou caramusalis do Mediterrâneo nem por isso desapareceram. Para que a invasão dos transportadores nórdicos desse os seus frutos, foi necessário que as escalas do norte da África, os portos de Livorno e de Ancona, as Escalas do Levante lhes fossem abertos e propícios, que as cidades ri-

Estados Gerais das Províncias Unidas, reunidos em Amsterdam em 1651, com todo o cerimonial de um Estado soberano. (Clichê do Rijksmuseum)



cas do Mediterrâneo aceitassem os serviços dos recém-chegados, consentindo em fretá-los. Foi preciso também que os ingleses concluíssem suas *capitulações* com o Grão-Turco em 1579, o que os holandeses só farão em 1612. Foi ainda necessário que os tecidos de lã, de algodão e outros produtos industriais do Norte penetrassem nos mercados mediterrânicos, expulsando os produtos locais ou tradicionalmente usados[4]. Ainda no início do século XVII, Veneza, com seus tecidos de boa qualidade, dominava o mercado do Levante. Será necessário, pois, suplantar Veneza e as outras cidades. Esperar, enfim, que a hegemonia do crédito genovês vá pouco a pouco se atenuando. São estes os processos, mais ou menos rápidos, que a ascensão de Amsterdam implica, a qual, ao contrário de Antuérpia, já não estenderá a mão às economias do mar *Interior*.

AS PROVÍNCIAS UNIDAS EM SI MESMAS

Os contemporâneos não souberam abrir os olhos. Desatentos, como sempre, aos longos processos preparatórios, descobrem subitamente a grandiosidade holandesa quando ela já está adquirida, ofuscante. No momento, ninguém compreende a fortuna súbita, o ímpeto brilhante, a força inesperada de um país tão pequeno, de certo modo muito novo. E todos falam de riqueza "assombrosa", de "segredo", de "milagre" holandeses.

Um território exíguo naturalmente pobre

As Províncias Unidas são um território exíguo, não maior do que o reino da Galiza, dirá um espanhol em 1724[5]; menos da metade do Devonshire, repete muito mais tarde Turgot[6], seguindo os passos do inglês Tucker. "Um país muito pequeno", explica um embaixador de Luís XIV (1699), "ocupado, pelo lado do mar, por dunas estéreis, sujeito por esse lado bem como pelo dos rios e canais que o atravessam, a freqüentes inundações, bom só para pastos, que constituem a única riqueza do país; o que lá cresce, de trigo e outros cereais, não chega para alimentar a centésima parte dos seus habitantes"[7]. "Nem mesmo", ironiza Defoe, "para alimentar os galos e as galinhas"[8]. Um outro informante, de 1697, afirma: "Tudo o que a Holanda produz é manteiga, queijo e barro para fazer louça"[9]. "Metade desse país é água", explica o sério economista espanhol Uztáriz (1724), "ou terras que nada podem produzir, e de que só se cultiva um quarto por ano; por isso vários autores afirmam que a colheita do país mal chega a um quarto do seu consumo"[10]. E uma carta de 1738 reitera: "A Holanda é um país ingrato. É uma terra flutuando em água e uma pradaria inundada durante três quartas partes do ano. O terreno é tão exíguo e tem tantas limitações que não há com que alimentar a qüinquagésima parte dos seus habitantes"[11]. Accarias de Sérionne, embora seja um bom juiz da matéria, afirma sem hesitar, em 1766, que a Holanda (entenda-se, as Províncias Unidas) "nunca teve do que alimentar e com que vestir a quarta parte dos seus súditos"[12]. Em resumo, um país pobre: pouco trigo e de má qualidade, pouco centeio, pouca aveia, poucos carneiros, nenhuma vinha, salvo, por vezes, na parede abrigada de uma casa de campo ou numa horta, e nenhuma árvore, a não ser junto aos canais de Amsterdam ou em redor das aldeias. Em contrapartida, prados, muitos prados que "pelo fim do mês de outubro e às vezes de novembro começam a cobrir-se das águas que o vento, as tempestades e as chuvas contínuas vão engrossando [...]. De maneira que, em muitos lugares, só se vêem os diques, os campanários e casas que parecem emergir de um grande mar"[13]. A água caída durante o inverno é esgotada na "primavera por meio de moinhos"[14].

Tudo isso é estranho até o absurdo para um mediterrânico: "A terra é baixa", escreve em 1567 o florentino Lodovico Guicciardini, "todos os rios e os principais canais são entre diques, de maneira que não correm ao nível do solo e, em muitos

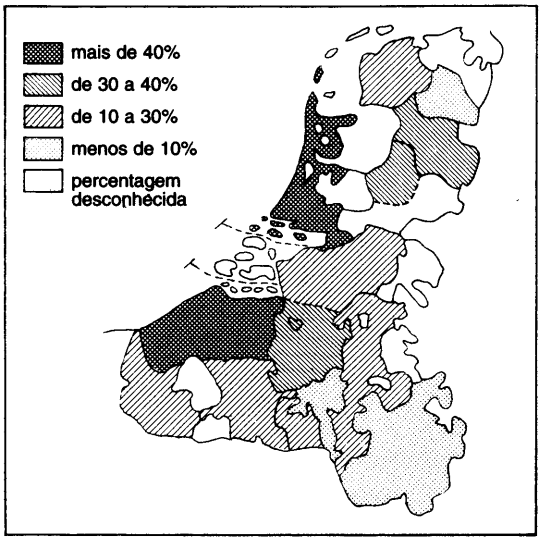
lugares, vê-se com enorme espanto a água mais alta do que a terra"[15]. Dois séculos mais tarde, para um outro viajante vindo de Gênova (1760), "tudo é artificial na província da Holanda, até a terra e a própria natureza"[16]. Um viajante espanhol, Antonio Ponz[17] (1787), dirá mesmo: "Mais imaginário e poético do que real!"

As proezas da agricultura

Contudo, as Províncias Unidas têm um solo, aldeias, fazendas. Mesmo em Gueldre, há fidalgos pobres com camponeses a seu serviço, isto é, um verdadeiro pedaço de Europa feudal; *gentlemen farmers* em Gröningen; rendeiros na Frísia[18]. Junto de Leyde, uma cultura hortícola intensiva — os legumes apregoam-se nas ruas de Amsterdam — e a melhor manteiga das Províncias Unidas[19], mais uma ponte sobre o Velho Reno que se chama "ponte dos trigos, porque nos dias de mercado encontram-se lá os camponeses com os seus cereais"[20]. Aqui e ali, encontram-se agricultores ricos, vestidos de preto, sem casaco, mas "as suas mulheres [andam] carregadas de prata e com os dedos cheios de anéis de ouro"[21]. Enfim, todas as primaveras, "vem grande quantidade de bois e de vacas magros da Dinamarca, da Jutlândia, do Holstein, que são imediatamente conduzidos às pastagens; três semanas depois, estão refeitos, gordos"[22]. "Por volta de meados de novembro [os donos das boas casas] compram um boi, ou metade, conforme o tamanho da família, que salgam e defumam... e comem com manteiga na salada. Todos os domingos tiram da salgadeira uma peça grande que cozem e dela fazem várias refeições. A dita peça fria volta à mesa com alguns bocados de carne cozida, leite ou legumes..."[23]

Dado o pouco espaço disponível, pecuária e agricultura estão condenadas a apostar na produtividade. Os animais são mais bem alimentados do que nos outros lugares. As vacas chegam a dar três baldes de leite por dia[24]. A agricultura transforma-se em horticultura, inventa modos científicos de rotação das culturas, obtém, graças aos adubos, que incluem lixos utilizáveis das cidades, rendimentos melhores do que os habituais. Já em 1570 o progresso é suficientemente nítido para desempenhar o seu papel nos primeiros impulsos da economia da região, o que leva Jan de Vries[25] a dizer que o capitalismo, na Holanda, nasce da terra.

É verdade que progressos subseqüentes, embora em pequena escala, inauguram uma revolução agrícola que irá conquistar a Inglaterra, mas isso é outra história. O importante é que, no contato com as cidades, os campos não tardam a se comercializar, a se urbanizar, de certo modo, e a viver, como as cidades, de fornecimentos externos. Uma vez que, de qualquer maneira, os cereais, pelo menos metade do consumo (é o valor verídico), têm que ser importados, a agricultura holandesa tende a orientar-se para as culturas mais rentáveis: linho, cânhamo, colza, lúpulo, tabaco, enfim, plantas de tingimento, o pastel e a garança, esta última introduzida por fugitivos provindos de Flandres[26]. Esses produtos tintureiros chegam oportunamente, uma vez que os tecidos de lã que a Inglaterra entregava crus, ou, como se dizia, "em branco", eram acabados e tingidos na Holanda. Ora, o pisoamento e a tinturaria, por si sós, representavam o dobro do custo de produção do tecido em bruto (matéria-prima, penteação, fiação, tecelagem)[27]. Donde a decisão de Jaime I, em 1614, de proibir a exportação de tecidos ingleses "em branco"[28]. Mas o resulta-



19. OS PAÍSES BAIXOS BORGONHESES EM 1500

A partir de 1500, a proporção da população urbana atinge níveis inéditos. Mais de 40%, em Flandres, mas também na província da Holanda. (Segundo Jan de Vries, The Dutch rural economy in the Golden Age, 1500-1700, *p. 83)*

do foi um completo fiasco, pois os ingleses não conseguiam, nas operações de tinturaria e acabamento, competir com os holandeses, favorecidos pelo seu avanço técnico e também pela presença, na sua terra, dos produtos de tinturaria.

Na medida em que vão cedendo aos atrativos das culturas industriais, os camponeses recorrem forçosamente ao mercado, tanto para sua alimentação como para compras de madeira ou de turfa. Eis que saem do seu isolamento. As aldeias grandes tornam-se pontos de reunião, às vezes com o seu mercado ou até uma feira. Por outro lado, os mercadores dirigem-se com freqüência diretamente ao produtor[29].

Comercialização rural avançada equivale a riqueza rural. "Não é de admirar que se encontrem aqui camponeses ricos, com cem mil libras e mais."[30] Todavia, os salários rurais tendem a aproximar-se dos salários urbanos[31]; aqui está uma observação de Pieter de la Court (1662): "Os nossos camponeses vêem-se obrigados a dar tão gordos salários aos seus operários e criados que são estes que levam grande parte dos lucros e que vivem mais comodamente do que os patrões; sentem-se os mesmos incômodos nas cidades entre os artesãos e os criados, que são mais insuportáveis e menos prestativos do que em qualquer outro lugar do mundo"[32].

Uma economia urbana de alta voltagem

Comparadas com o resto da Europa, as pequenas Províncias Unidas revelam-se superurbanizadas, superorganizadas, precisamente por causa da densidade da

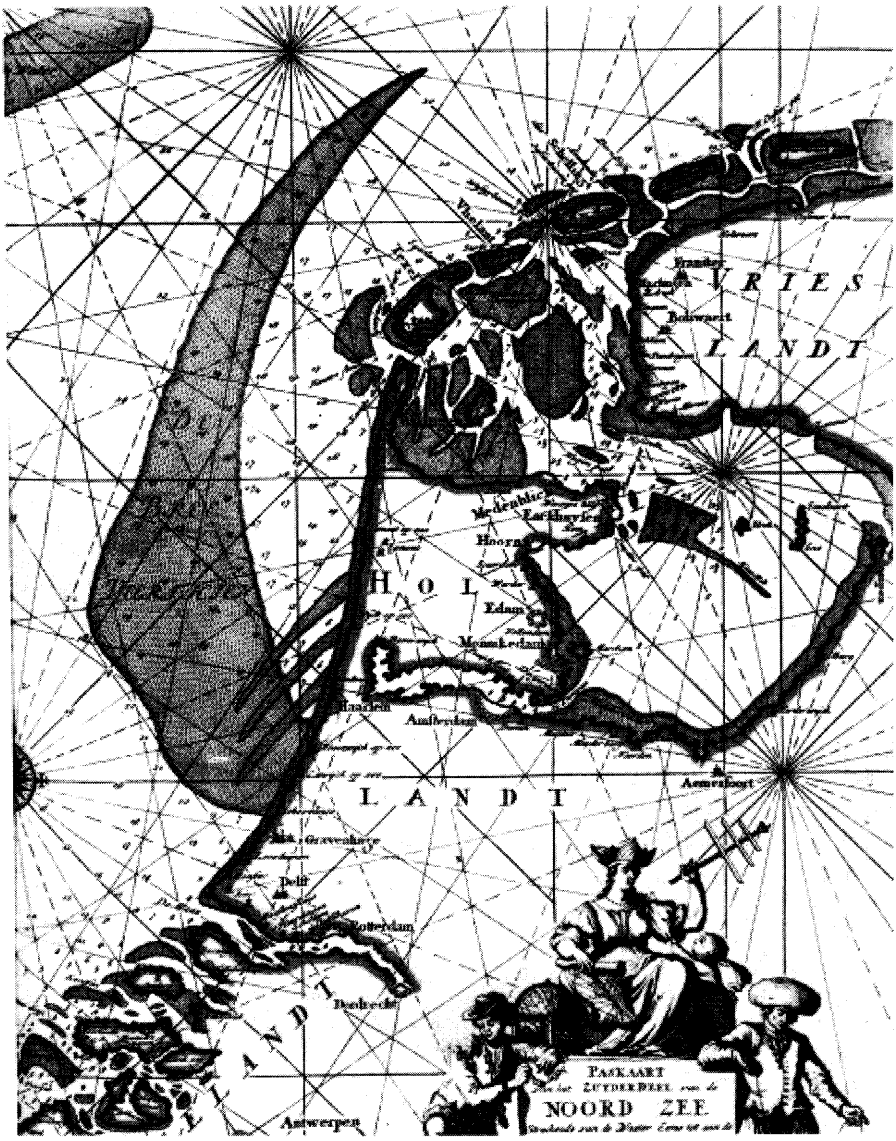
sua população, "proporcionalmente a maior da Europa", como diz Isaac de Pinto[33]. Um viajante que, em 1627, vai de Bruxelas para Amsterdam, "acha todas as cidades holandesas tão cheias de povo como as que têm os espanhóis [nos Países Baixos do Sul] são vazias...; entre uma e outra dessas cidades, a uma distância de duas ou três horas", encontra "tal multidão de gente que não há tantas carruagens [e Deus sabe quantas que há!] nas ruas de Roma como aqui carroças cheias de viajantes, ao mesmo tempo que os canais que correm no país em todas as direções estão cobertos [...] de inúmeros barcos"[34]. Surpreendente? Metade da população das Províncias Unidas vive nas cidades[35] — é o recorde da Europa. Daí a multiplicidade das trocas, a regularidade das ligações, a obrigação de utilizar plenamente os caminhos do mar, os rios, os canais e as vias terrestres animadas, como no resto da Europa, pelos deslocamentos dos camponeses.

As Províncias Unidas — Holanda, Zelândia, Utrecht, Gueldre, Overyssel, Frísia, Gröningen — são a reunião de sete Estados minúsculos que se consideram independentes e se gabam de agir em conformidade. Com efeito, cada uma dessas províncias é uma rede de cidades mais ou menos compacta. Na Holanda, às seis cidades antigas com direito a voto nos Estados da Holanda, juntaram-se outras doze, entre as quais Rotterdam. Cada uma dessas cidades tem o seu governo, cobra impostos, ministra justiça, vigia atentamente sua vizinha, defende constantemente suas prerrogativas, sua autonomia, sua fiscalidade. E é por isso, especialmente, que há tantos pedágios[36], na realidade "uma imensidão de direitos de pedágio"[37] e sonegações às taxas urbanas. Todavia, essa compartimentação do Estado, essa descentralização inverossímil cria também uma certa liberdade dos indivíduos. A burguesia patrícia que governa as cidades tem o privilégio da justiça, castiga à vontade, exila a título definitivo, da cidade ou da província, quem ela quer — praticamente sem recurso. Em contrapartida, defende seus cidadãos, protege-os, garante-os contra as justiças superiores[38]. Como é preciso viver, as cidades holandesas não podem escapar às necessidades da ação comum. "Seus interesses estão vinculados uns aos outros", como diz Pieter de la Court[39]. Por mais que briguem e tenham ciúme umas das outras, a colméia impõe suas leis, obriga-as a cumular os seus esforços, a unir as suas atividades comerciais e industriais. Formam um bloco de poder.

Amsterdam

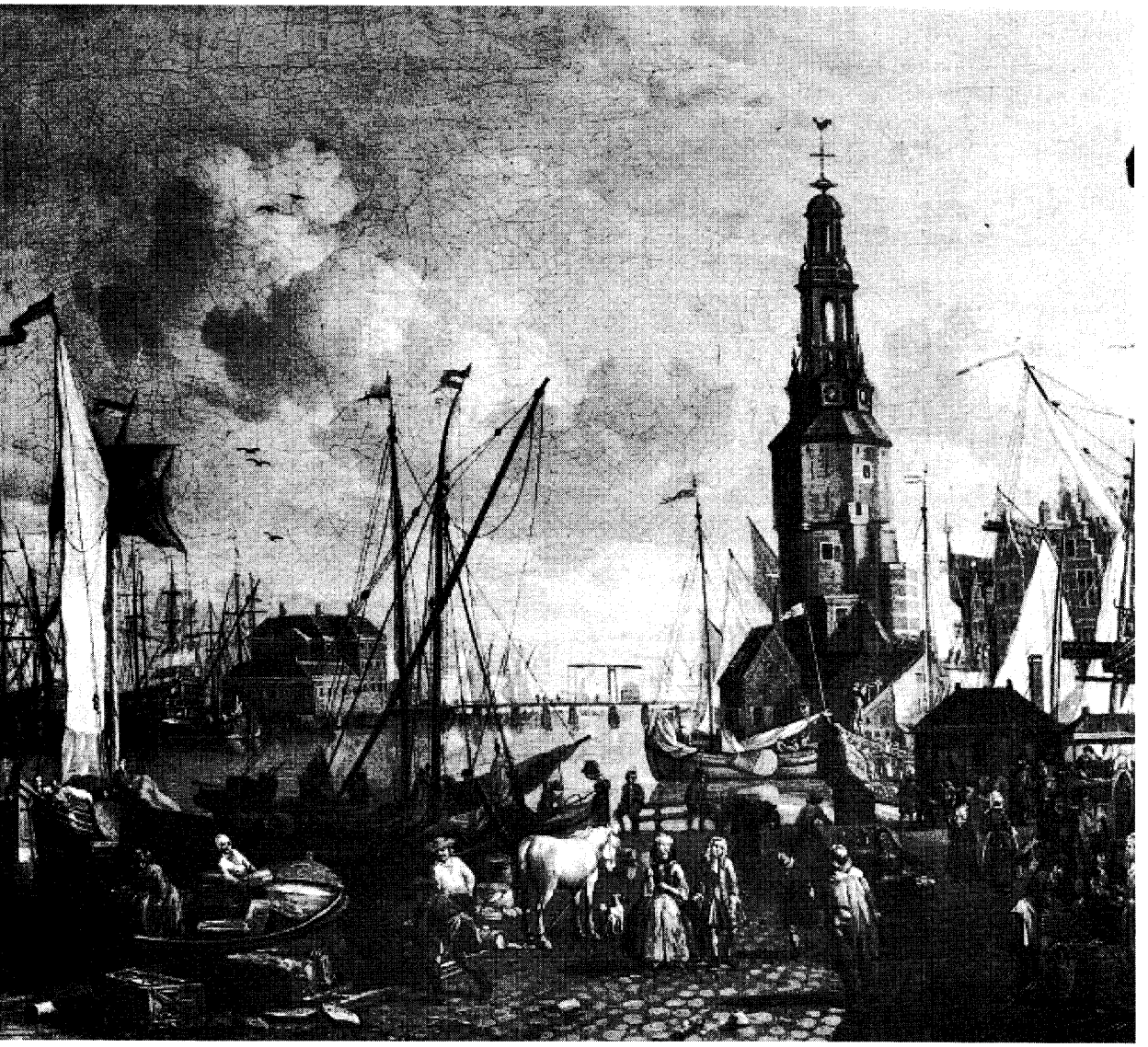
Essas cidades agarram-se umas às outras partilhando tarefas, formam redes, ocupam planos sobrepostos, constituem uma pirâmide. Implicam em seu centro, ou no seu vértice, uma cidade dominante, mais pesada e imperiosa do que as outras, ligada a elas. Amsterdam tem, diante das cidades das Províncias Unidas, a mesma posição que Veneza diante das cidades de sua Terra Firme... Veneza, de que aliás ela é uma réplica física espantosa, com suas águas invasoras que a decompõem em ilhas, ilhotas, canais e, por fim, a rodeiam de pântanos[40], com os seus *vaten schepen*[41], barcaças que a alimentam de água doce, como as barcas do Brenta alimentam Veneza. Pois não são ambas prisioneiras da água salgada?

Pieter de la Court[42] explica que Amsterdam nasceu para a sua grande história depois de um maremoto que "penetrou perto de Texel" o cordão protetor das dunas



Maravilhoso mapa das Províncias Unidas, invadidas pela água e pelas areias do mar do Norte, que rodeiam a costa e as ilhas. Mapa editado por Johannes Lootz por volta de 1707 e não divulgado. Há um exemplar na Biblioteca Nacional, Ge DD 172, mapa 52. (Clichê B.N.)

e criou de repente o Zuydersee (em 1282); desde então, "pôde-se atravessar o Tey com grandes barcos" e os marinheiros do Báltico estabeleceram seu ponto de encontro e seu comércio em Amsterdam, até então uma simples aldeia. A despeito dessa contribuição das forças naturais, o acesso à cidade continuou sendo difícil,



Amsterdam: a torre chamada Haringspakkerstoren, de A. Storck Nierwershuis, Coleção B. de Gensvan. (Clichê Giraudon)

perigoso, pelo menos complicado. Os navios que chegam a Amsterdam têm que aguardar em Texel ou em Vlie, mesmo à entrada do Zuydersee, onde as areias são uma ameaça constante; e os que zarpam de Amsterdam param nesses mesmos portos, à espera de vento favorável. Tanto à entrada como à saída, é portanto necessária uma pausa, que as autoridades controlam zelosamente. Daí o escândalo, retrospectivamente divertido, provocado, em março de 1670, pela chegada desenvolta de uma fragata francesa, ainda por cima navio de guerra do rei, que passa de Texel para Amsterdam sem autorização prévia[43]. Dificuldade suplementar, os grandes navios comerciais não podiam atravessar os baixios que se estendem a norte de Amsterdam, no banco de areia pouco imerso do Pampius, até que, por volta de 1688[44], se lembraram de um estratagema: duas barcaças — chamadas *camelos* — acostam ao navio grande demais a bombordo e a estibordo, estendem correntes de uma para a outra, por baixo do casco, levantam-no e entregam-no em domicílio. E, no entanto, o porto de Amsterdam está sempre cheio de arrebentar. Diz um viajante, em 1738: "Nunca vi nada que tanto me surpreendesse. Era impossível imaginar, para quem nunca tivesse visto, o magnífico efeito de dois mil navios contidos no mesmo porto"[45]. Um guia de 1701 fala mesmo de oito mil barcos, "cujos mastros e cordames formam uma espécie de floresta tão espessa que parece que o sol tem dificuldade em penetrar..."[46]. Dois mil ou oito mil: não vamos discutir. O que está fora de dúvida é a enorme quantidade de pavilhões que facilmente se observam da praça do Dam. Explica o mesmo guia: "Esse barco que lhes parece novo é alemão, traz esquartelado de ouro e goles. O outro [...] é de Brandemburgo, prata com águias de sable de asas abertas"; outro é de Stralsund, tem um sol com face de ouro. E os de Lübeck, e Veneza, os ingleses, os escoceses, os toscanos, os ragusanos (bandeira de prata com um escudo e uma faixa onde está escrito *Libertas*). Até mesmo, imagine-se, um "saboiano". E, mais longe, grandes navios, especialistas da pesca à baleia. Mas não nos explicam o que são os "pavilhões brancos, uma vez que sois franceses"[47]. Aliás, lendo a *Gazeta de Amsterdam*[48], centenas de navios viajam na nossa direção, dizendo-nos seus nomes e itinerários. Em 1669, chegam ao Texel, vindos de Bordeaux, em 8 de fevereiro, *A Cegonha, O Carro de Linho, O Sol Nascente, A Raposa de Bilbao, O Cúter Duplo de Nantes;* em 12, *A Figueira da Terceira, A Baleia Sarapintada*, de Bordeaux; um pouco mais tarde, *O Carro de Feno,* proveniente de Bilbao, *O Galgo,* de Calais, *O Cordeiro Pintado,* retorno da Galiza; em junho, *O Vaso de Flores* "vindo da Moscóvia (talvez de Arcangel), onde passou o inverno; em fevereiro, sabe-se que o *Pote de Manteiga* chegou a Alicante". Esta circulação faz de Amsterdam "o armazém geral do Universo, a Sede da Opulência, o ponto de encontro das riquezas e o favorito dos céus"[49].

Mas não seria assim sem a contribuição das Províncias e das cidades holandesas. Elas são a condição *sine qua non* da grandeza de Amsterdam. Para Jan de Vries, o coração do que chamamos economia-mundo centrado em Amsterdam não é somente a Holanda, como em geral se diz, mas também toda a faixa dos Países Baixos onde chegam os tráficos do mar, a Zelândia, a Frísia, Gröningen, uma parte de Utrecht. Só a Gueldre, os Estados de Intendência e o Overyssel ficam fora do grande jogo, regiões pobres, arcaicas, ainda "medievais".

A colaboração entre o "coração" e Amsterdam leva a uma divisão das tarefas: indústrias prosperam em Leyde, em Haarlem, em Delft; construções navais em

Brill, em Rotterdam; Dordrecht vive de um importante tráfico no Reno; Enkhuisen e Rotterdam controlam a pesca no mar do Norte; a Rotterdam, a mais poderosa das cidades além da metrópole, cabe também o melhor do comércio com a França e com a Inglaterra; Haia, capital política, é um pouco como Washington nos Estados Unidos de ontem e de hoje. Não é por acaso, portanto, que a Companhia Oriental das Índias se divide em câmaras particulares; que, ao lado do Banco de Amsterdam, criado em 1609, se estabelecem bancos menos ativos, mas análogos, em Middleburg (1616), em Delft (1621), em Rotterdam (1635). Pierre Baudet pode dizer com razão, parafraseando uma conhecida frase publicitária relativa aos Estados Unidos e à companhia Ford, "o que é bom para Amsterdam é bom para as Províncias Unidas", mas Amsterdam é obrigada a contar com seus colaboradores, a suportar os ciúmes e as hostilidades das outras cidades e, sem outro recurso, a acomodar-se a tudo isso.

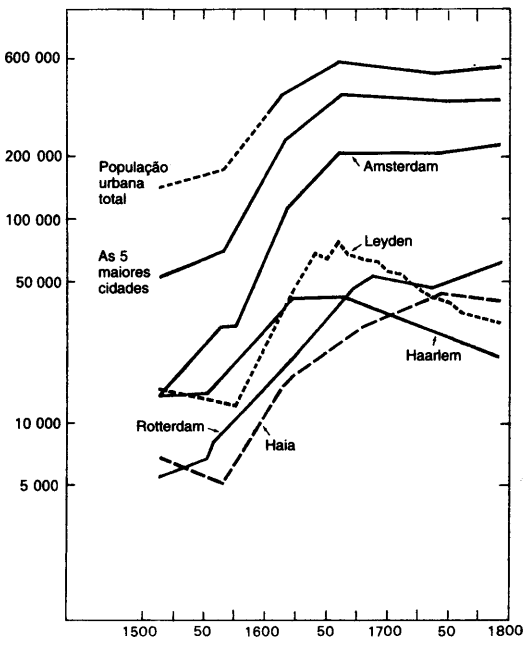
Uma população heteróclita

As cidades são consumidoras de mão-de-obra. O conjunto urbano das Províncias Unidas só prospera graças ao aumento da população: um milhão de habitantes em 1500, dois milhões em 1650 (dos quais um milhão nas cidades). Essa progressão não se fez apenas a partir da população residente. O crescimento da economia holandesa atrai, requer os estrangeiros e é em parte obra deles. Nem todos encontram aí, naturalmente, a Terra Prometida. A prosperidade holandesa implicou sempre a existência de um enorme proletariado amontoado em casebres, reduzido aos alimentos inferiores. A pesca dos arenques magros, no mês de novembro, "é proibida na Holanda pelos Editais [mas] toleram-na porque serve de alimento para os pobres"[50]. Tudo é disfarçado, como em Gênova, por uma caridade ativa que contemporiza eventuais lutas de classes. Uma recente exposição na Câmara Municipal de Amsterdam, porém, mostrava os espetáculos aflitivos da miséria na Holanda do século XVII, onde os ricos são mais ricos do que em qualquer outra parte e os pobres tão numerosos e talvez mais infelizes do que em qualquer outra parte, quanto mais não fosse por causa da atormentadora carestia da vida.

Nem todos os imigrantes, porém, vão à Holanda em busca de uma fortuna incerta. São muitos também os que fogem às guerras e às perseguições religiosas que foram um flagelo nos séculos XVI e XVII. Depois da trégua assinada com a Espanha em 1609, as Províncias Unidas estiveram a ponto de romper seu acordo e de demolir o que lhes servia de Estado por causa da violência das querelas religiosas (conformistas contra inconformistas) e políticas (os dirigentes das cidades contra o *stathouder* Maurício de Nassau). Mas essa onda de violências, marcada pela vitória da ortodoxia protestante no sínodo de Dordrecht (1619) e do *stathouderado*, depois da execução, no mesmo ano, do Grande Prebendário da Holanda, Johan van Oldenbarnvelt, não durou, não podia durar num país onde os católicos eram numerosos, onde, a leste, havia luteranos, onde os dissidentes protestantes se mantinham ativos. A tolerância acabou por se instalar e se reforçar, ao mesmo tempo que as liberdades individuais, favorecidas pela fragmentação da autoridade política. "Os

ministros da religião reformada acabaram por ter um sucesso muito limitado em sua tentativa de transformar a República num Estado protestante, de certo modo segundo o modelo de Genebra."[51]

A tolerância consiste em aceitar os homens tal como são, tanto mais que operários, mercadores ou fugitivos, eles contribuem para a riqueza da República. Aliás, poder-se-ia imaginar um "centro" do mundo que não fosse tolerante, condenado a sê-lo, que não aceitasse aqueles de quem precisava à medida que iam chegando? As Províncias Unidas foram seguramente um abrigo, uma tábua de salvação. Daí "a grande afluência de povos que as guerras expulsaram para cá [...] como os peixes da costa da Noruega quando sentem chegar uma baleia"[52]. A liberdade de consciência impõe-se, torna-se regra. "Nesta República, ninguém pode queixar-se, com razão, de ser incomodado na sua consciência...", escreve um inglês em 1672[53]. Ou veja-se este testemunho holandês tardio (1705): "Todos os povos do Mundo podem aqui servir a Deus segundo seu coração e segundo o movimento de sua consciência, e embora a Religião Dominante seja a Reformada, cada qual é livre de viver naquela que professa e contam-se aqui umas 25 Igrejas Católicas Romanas onde se fazem as devoções tão publicamente como na própria Roma"[54]. Os historiadores demógrafos conhecem, melhor do que os outros, essa diversidade de confissões, uma vez que encontram, para base dos seus cálculos (por exemplo, em Rotterdam)[55], uma dezena de registros diferentes do estado civil (reformados holandeses, escoceses, valões; presbiterianos, episcopalistas, luteranos, inconformistas, menonitas, católicos e judeus). Note-se que os católicos representam quase sempre as classes baixas, sobretudo no território da Intendência.



20. AUMENTO DA POPULAÇÃO URBANA

Este aumento, sobretudo em benefício de Amsterdam, esteve no cerne do desenvolvimento das Províncias Unidas. (Segundo Jan de Vries, The Dutch Rural Economy..., op. cit., *p. 89)*

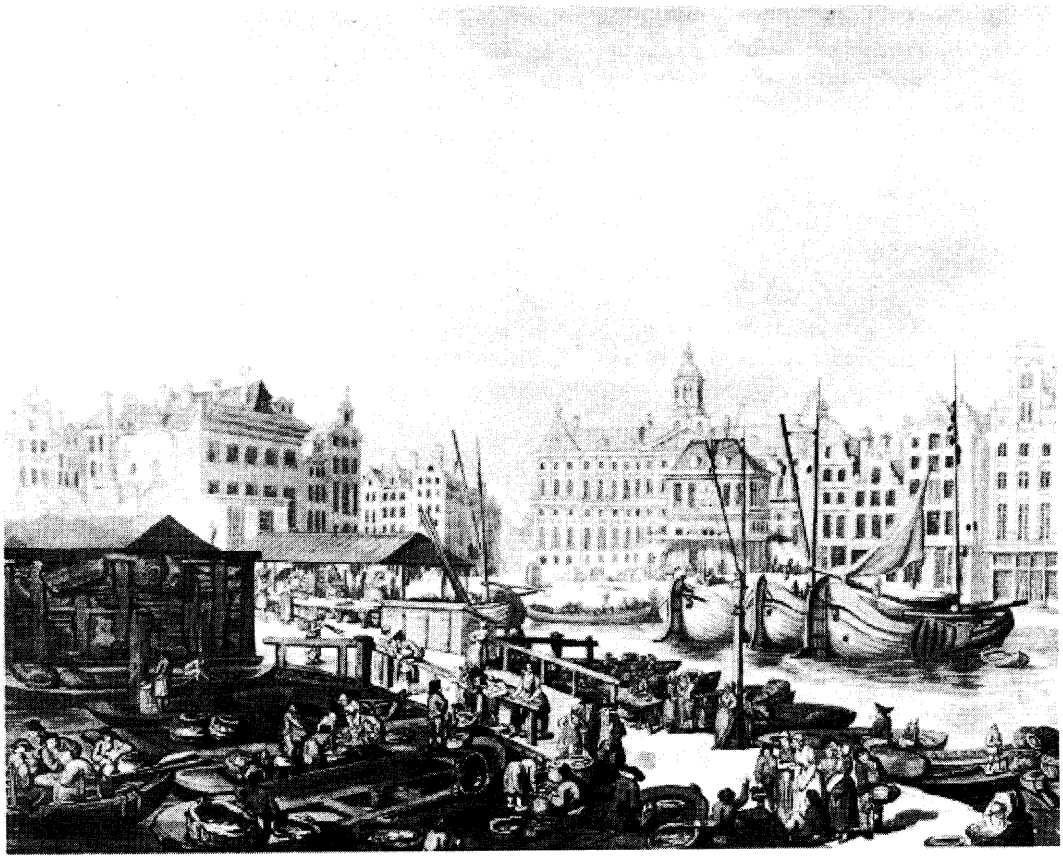
Os imigrantes contentam-se geralmente com os ofícios inferiores, mas, como diz um holandês em 1662, "aquele que quiser trabalhar na Holanda não poderá morrer de fome [...] e até mesmo aqueles que tiram as porcarias do fundo dos canais com um certo ferro e redes presas à ponta de um pau ganham meio escudo por dia, *quando querem trabalhar*"[56]. Sublinhei as últimas palavras. Com efeito, o perigo de um salário relativamente alto é o de eu poder, uma vez assegurada minha vida de pobre, dar-me ao luxo de não trabalhar continuamente. E é preciso que haja esses pobres para que haja lixeiros, trabalhadores braçais, carregadores, cocheiros de carros de água, ceifeiros que vão lidar com a foice na Frísia na época das searas, escavadores que têm que se apressar em tirar a turfa antes das chuvas ou dos gelos do inverno. Estas últimas tarefas são as que cabem bastante regularmente aos imigrantes alemães, pobres-diabos que, depois de 1650, parecem multiplicar-se e a quem é dado o nome genérico de *Hollandganger,* os que vão para a Holanda, muitas vezes para trabalhar na melhoria dos pôlderes[57]. A vizinha Alemanha é um reservatório de mão-de-obra barata que abastece as Províncias Unidas de homens para o exército, para a frota, para o ultramar, para os trabalhos dos campos (os *Hannekemaaier*) e das cidades para onde afluem tantos *poepen* e *mofien.*

No capítulo dos imigrantes, um lugar de honra cabe, naturalmente, aos artesãos, numerosos nos centros têxteis em Leyde (sarjas, chamalotes, tecidos de lã); em Haarlem (seda, branqueamento de tecidos); em Amsterdam onde, pouco a pouco, instalam-se quase todas as indústrias[58]: tecidos de lã, de seda, de ouro e de prata, fitas, couros dourados, marroquins, camurças, refinarias de açúcar, indústrias químicas diversas; em Saardam, aldeia próxima da grande cidade onde se situa "o maior estaleiro naval do mundo". A mão-de-obra estrangeira foi decisiva para todas essas atividades. Em Haarlem, são os operários vindos de Ypres, de Honschoote que determinaram o desenvolvimento têxtil da cidade. Também, no fim do século XVII, a indústria das Províncias Unidas será relançada e ampliada com a chegada maciça dos protestantes franceses, depois da revogação do Edito de Nantes (1685).

No meio dessas ondas de refugiados, protestantes da França, gente de Antuérpia, ou judeus da península Ibérica, insinuam-se muitos mercadores, muitas vezes possuidores de volumosos capitais. Os judeus sefarditas[59], em especial, contribuíram para a fortuna da Holanda. Werner Sombart[60] achava que eles tinham levado para Amsterdam nada menos que o capitalismo. É evidentemente um exagero. Em contrapartida, não há dúvida de que deram à cidade um grande apoio, no domínio das trocas e, mais ainda, das especulações bolsistas. Foram os mestres, ou mesmo os criadores dessas atividades. Foram também bons conselheiros, iniciadores da constituição de redes de negócios, partindo da Holanda para o Novo Mundo e o Mediterrâneo[61]. Um panfletista inglês do século XVIII suspeita mesmo que os mercadores de Amsterdam os tenham atraído unicamente por interesse mercantil, "tendo sido os judeus e outros estrangeiros que lhes abriram o comércio mundial"[62]. Mas os judeus, como homens de negócios avisados, não se dirigem regularmente para os sucessos da economia? Se chegam a este ou àquele país, é porque lá tudo vai bem ou vai melhor. Se recuam, não é porque tudo vai mal, mas porque vai menos bem. Os judeus começam a abandonar Amsterdam por volta de 1635?[63] Mas trinta anos mais tarde, lá vão eles para a Inglaterra, atrás de Guilherme de Orange.

Isso quer dizer que nessa época, a despeito das aparências, Amsterdam vai menos bem do que durante os primeiros decênios do século?

Os judeus, porém, não foram os únicos a "fazer" Amsterdam. Todas as praças mercantes da Europa forneceram seu contingente à cidade que iria ser, ou já era, o centro do mundo. O papel principal pertence, seguramente, aos mercadores de Antuérpia. Tomada em 27 de agosto de 1585 por Alexandre Farnese, após um cerco memorável, Antuérpia, ao capitular, obteve condições brandas e, especialmente, a possibilidade de seus mercadores ou ficarem ou saírem da cidade levando consigo os seus bens[64]. Aqueles que escolheram o exílio na Holanda não chegaram, portanto, de mãos vazias: levavam capitais, competência, relações comerciais, e essa é incontestavelmente uma das razões do rápido arranque de Amsterdam. Jacques de la Faille, mercador de Antuérpia instalado na nova capital do Norte, não exagera quando escreve, em 23 de abril de 1594: "Aqui, Antuérpia transformou-se em Amsterdam"[65]. Em 1650, um terço da população da cidade era de ascendência ou



Amsterdam: Mercado de peixe, Câmara Municipal, balança pública. Gravura de Wright e Schutz, 1797. (Atlas van Stolk)

descendência estrangeira. Metade dos primeiros depósitos do Banco de Amsterdam, criado em 1609, vem dos Países Baixos meridionais.

Por conseguinte, Amsterdam irá crescer em grande velocidade (50 000 habitantes em 1600, 200 000 em 1700) e rapidamente misturar todas as populações, transformando bem depressa em verdadeiros "*Dutchmen*" uma multidão de flamengos, valões, alemães, portugueses, judeus, huguenotes franceses. E, à escala de toda a região, elabora-se uma verdadeira "nação" holandesa. Artesãos, mercadores, marinheiros improvisados, jornaleiros transformaram o pequeno país, fizeram dele um país diferente. Mas também é verdade que foi o desenvolvimento da Holanda que criou o atrativo, as condições de sucesso.

Primeiro a pesca

As Províncias Unidas são "o Egito da Europa", um dom do Reno e do Mosa: é assim que Diderot[66] sublinha o caráter fluvial e terrestre das Províncias Unidas. Mas, acima de tudo, elas são um dom do mar. O povo holandês "está tão perto da maresia que se pode dizer que a água é mais seu elemento do que a terra"[67]. No mar do Norte, freqüentemente agitado, fez sua aprendizagem, pesca, cabotagem, transportes de grande distância, guerra naval: segundo um inglês, em 1625, o mar do Norte foi "a Academia dos marinheiros e pilotos dos rebeldes holandeses"[68]. William Temple tem pois razão: "A República das Províncias Unidas, que nasceu do mar, tirou dele a sua força"[69].

Holanda e Zelândia desde sempre povoaram com seus pescadores o mar do Norte e os mares vizinhos. A pesca é a indústria nacional. Pelo menos quatro "indústrias". A primeira, perto das costas e nas águas doces, proporciona um abastecimento diversificado em "peixes muito delicados"[70]; é a "comum", mas conta tanto, em valor, quanto metade da "grande pesca", a enorme indústria do arenque[71], ao lado da qual fazem modesta figura, relativamente, a pesca do bacalhau e do badoque nos mares da Islândia e no Dogger Bank[72] e a "caça" à baleia — curiosamente chamada "pequena pesca".

Por volta de 1595[73], os holandeses tinham descoberto o Spitzberg e aprenderam com os pescadores bascos a arpoar a baleia[74]. Em janeiro de 1614, esta pesca era concedida em monopólio a uma companhia do norte "desde as costas de Novasembla até o estreito de Davis, incluindo o Spitzberg, a ilha dos Ursos e outros lugares"[75]. A companhia foi dissolvida em 1645[76], mas Amsterdam conservou ciosamente o controle e o lucro[77] dos fantásticos massacres de baleias no grande Norte, que lhe davam toneladas de óleo (para o fabrico de sabão, para iluminação dos pobres, tratamentos de têxteis) e quintais de "barbatanas" de baleia. Em 1697[78], ano frutuoso, "partiram dos portos da Holanda 128 barcos para fazer a 'pesca' à baleia, perderam-se 7 deles nos gelos e 121 regressaram aos seus portos depois de terem apanhado 1 255 baleias que renderam 41 344 barricas de banha. Cada barrica é vendida geralmente por 30 florins, o que perfaz um total de 1 240 320 florins. Cada baleia rende geralmente duas mil libras de peso em barbatanas, estimadas em 50 florins o quintal, o que dá, para as 1 255 baleias, 1 255 000 florins, e as duas somas

juntas perfazem a de 2 495 320 florins"[79]. Esse cálculo indica que um baleeiro, em média, traz da sua campanha uma dezena de baleias, se bem que em julho de 1698 só um tenha trazido ao Texel 21[80].

Essas riquezas, porém, contam pouco em comparação com a pesca do arenque no Dogger Bank ao longo das costas inglesas, ao longo de duas estações, de S. João a S. Tiago, e de Exaltação da Santa Cruz até Santa Catarina[81]. Durante a primeira metade do século XVII, os números são fantásticos: 1 500 barcos de pesca — barcos grandes, suficientemente espaçosos para permitirem a preparação, o salgamento e o embarricamento a bordo do peixe que os barcos pequenos trazem dos pesqueiros e levam para a Holanda e para a Zelândia (até para a Inglaterra, onde o arenque "holandês" chega mais barato do que o dos pescadores ingleses)[82]; para 1 500 *buyssen,* 12 000 pescadores e algo em torno de 300 000 toneladas de peixe. Vendidos para toda a Europa, os arenques defumados e salgados são a "mina de ouro da Holanda"[83]. Pieter de la Court calculava que "o comércio holandês ficaria reduzido à metade se lhe fosse tirado o comércio de peixe e as mercadorias que dele dependem"[84]. Como observava, sem prazer, Sir George Downing (8 de julho de 1661), "o comércio do arenque implica o do sal; arenque e sal, de certo modo, engrossaram o comércio holandês no Báltico"[85]; e o comércio no Báltico, acrescentamos nós, é a verdadeira fonte da riqueza da Holanda.

Todavia, não se terá superestimado o lugar relativo das pescas na economia holandesa? Depois do Ato de Navegação de Cromwell e da primeira guerra anglo-holandesa (1652-1654), a pesca miraculosa decresceu dois terços[86] e, contrariamente à previsão de Pieter de la Court, sem que isso desmantelasse a máquina holandesa. Quanto à decadência da pesca, explica-se pela redução dos lucros, conseqüência da alta de preços e de salários. Só os provisioneiros continuam a ganhar a vida. Mas em breve as "expedições" se tornam demasiado onerosas. A concorrência das pescas estrangeiras, francesa, norueguesa, dinamarquesa, faz o resto. Como as mesmas causas produzem os mesmos efeitos, a pesca inglesa do arenque não conseguiu desenvolver-se plenamente, a despeito dos incentivos de que foi objeto. E também por causa dos seus custos demasiado elevados[87].

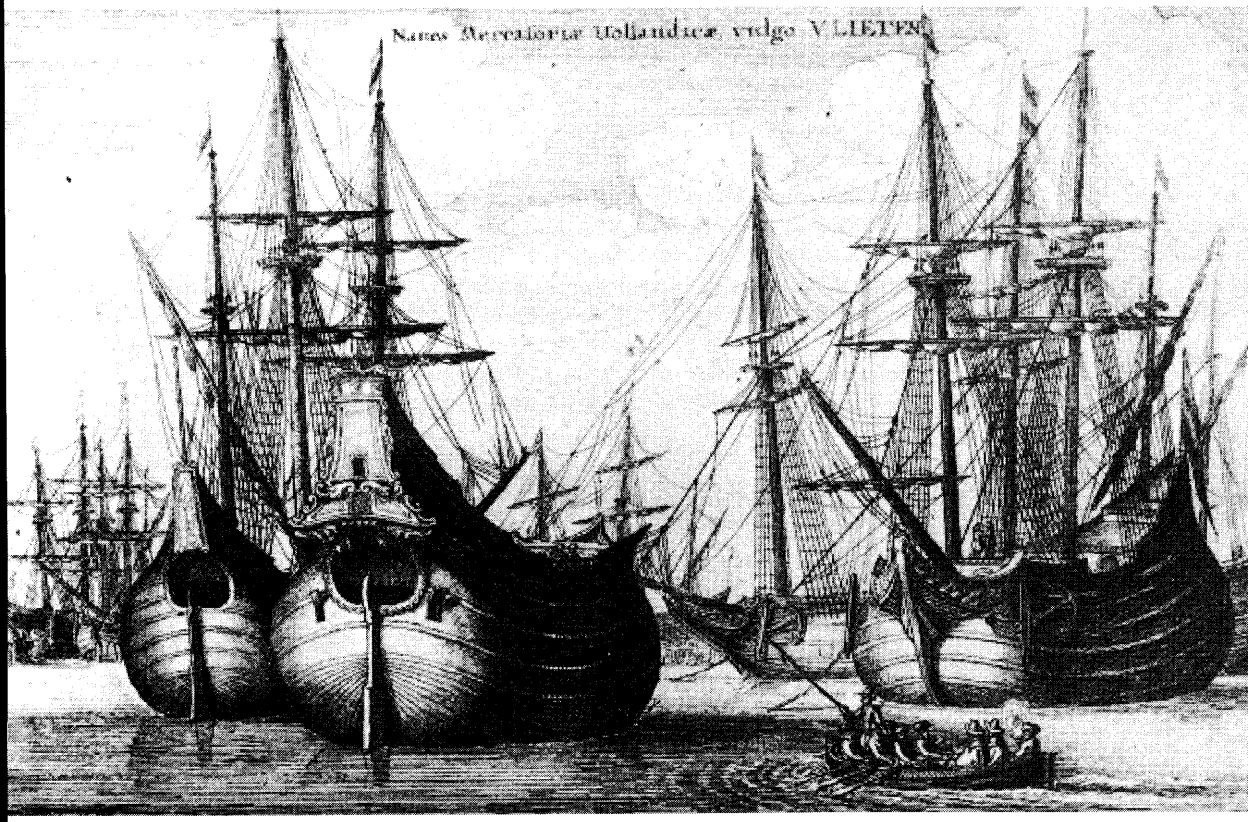
A frota holandesa

O verdadeiro instrumento da grandeza da Holanda foi uma frota por si só equivalente ao conjunto das outras frotas européias[88]. Uma estimativa francesa de maio de 1669[89] — que deixa de lado "as *heu* [urcas] e as galeotas pequenas [muito numerosas] só com um mastro e incapazes de viagens de longo curso" — chega, "por uma suputação que eu acho", diz Pomponne, "bastante correta", ao número "seis mil" para o conjunto das Províncias Unidas. A 100 toneladas e 8 homens de tripulação por unidade, isso dá pelo menos 600 000 toneladas e talvez 48 000 marinheiros. Valores enormes para a época e que, provavelmente, quase não exageramos.

À quantidade acrescenta-se a qualidade. Em 1570, os estaleiros navais holandeses criaram um navio mercante sensacional, o *Vlieboot,* a *"flûte"*, navio robusto, de casco bojudo, com grande volume e que se manobra com pequenas tripulações:

20% menos do que nos outros barcos da mesma tonelagem. Vantagem considerável, se nos lembrarmos de que, no longo curso, os custos do pessoal (salários, alimentação) ocuparam durante muito tempo o primeiro lugar das despesas. Neste ponto, a parcimônia holandesa funcionaria plenamente: o sustento a bordo é frugal[90], "peixe e sêmola"; mesmo os capitães "se contentam... com um pedaço de queijo ou uma fatia de carne de vaca salgada com dois ou três anos"[91]; nada de vinho; às vezes, cerveja fraca e, quando o mar está ruim, um pouco de arenque parcimoniosamente distribuído. "De todas as nações, os holandeses são os mais econômicos e os mais sóbrios, que menos se dão a luxos e gastos inúteis", conclui um francês[92].

Um longo relatório francês de 1696 detalha, não sem uma ponta de inveja, todas as vantagens que a frota holandesa tem sobre as suas concorrentes. "Os holandeses, para o comércio, só navegam com *flûtes* que, em tempo de guerra, mandam escoltar por fragatas armadas. São grandes barcos que têm grandes porões capazes de conter muitas mercadorias, na realidade maus veleiros, mas que, sendo de construção pesada e robusta, resistem melhor ao mar e para os quais não são necessários tantos homens de tripulação como para os outros barcos. Os franceses são obriga-



Flûtes *holandesas. Gravura W. Holar, 1647. (Atlas van Stolk)*

dos a colocar 4 ou 5 homens de tripulação nos barcos de 20 a 30 toneladas para os fazer navegar, os holandeses colocam apenas 2 ou 3, se tanto; num barco de 150 a 200 toneladas, os franceses colocam 10 a 12 homens, os holandeses 7 ou 8. Os franceses colocam 18, 20 a 25 homens num barco de 250, 300 a 400 toneladas, os holandeses só colocam 12 ou 16, 18 no máximo. O marinheiro francês ganha 12, 16, 18 a 20 libras de salário por mês, o holandês contenta-se com 12 libras e os oficiais em proporção. É necessário, para a alimentação dos marinheiros franceses, pão, vinho, biscoito de puro trigo que seja bem branco, carne da fresca e da salgada, bacalhau, arenque, ovos, manteiga, ervilhas, favas e, quando comem peixe, é necessário que seja temperado, e só o querem nos dias magros. Os holandeses contentam-se com cerveja, pão e um biscoito de centeio freqüentemente muito escuro, mas de gosto excelente, queijo, ovos, manteiga, um pouco de carne salgada, ervilhas, sêmola e comem muito peixe sem ser temperado, todos os dias, sem distinção de magros ou gordos, o que custa bem menos do que a carne; os franceses, de temperamento mais quente e mais ativos, fazem 4 refeições, os holandeses, de temperamento mais frio, fazem 2, quando muito 3. Os franceses fabricam os seus barcos de madeira de carvalho cavilhada a ferro, o que é muito caro; a maior parte dos barcos holandeses, sobretudo os que não navegam mais longe que a França, são feitos só de pinho e cavilhados a madeira e, embora com o dobro do tamanho, custam menos da metade para construir do que os nossos. Têm também enxárcias mais baratas, estão mais perto do que nós do Norte, de onde tiram o ferro, as âncoras, o cânhamo para os cabos e cordames que eles próprios fabricam, bem como a lona para as velas."[93]

Com efeito, outra superioridade do armamento holandês são os custos imbatíveis dos seus estaleiros, ou, como diz uma correspondência francesa, "o seu segredo, que é construir carros [entenda-se navios] a menor preço do que os outros"[94]. Decerto porque as madeiras de construção, o alcatrão, a resina, as cordas, todos esses preciosos *naval stores* lhes chegam diretamente do Báltico, inclusive os mastros transportados por navios especiais[95]. Mas também porque utilizam as mais modernas técnicas: serras mecânicas, máquinas para erguer os mastros, fabrico de peças intercambiáveis, contramestres e operários especializados. Tanto que os célebres estaleiros de Saardam, perto de Amsterdam, podiam comprometer-se, "desde que fossem avisados com dois meses de antecedência, a construir todas as semanas do resto do ano um barco de guerra pronto a enxarciar"[96]. Acrescente-se que na Holanda, seja qual for o ramo de atividade, o crédito é fácil, abundante, barato. Não surpreende pois que desde muito cedo se exportem navios holandeses para o estrangeiro, especialmente para Veneza, para a Espanha e até para Malta[97], para as andanças dos cavaleiros pelos mares do Levante.

Além disso, Amsterdam tornou-se o primeiro mercado da Europa de barcos de segunda mão. Quem perder um navio num naufrágio nas costas da Holanda, em poucos dias pode comprar um outro e, com a mesma tripulação, embarcar sem perda de tempo; até há corretores para angariar o frete. Em contrapartida, para quem for por terra efetuar a compra, melhor será levar consigo os marinheiros, pois nas Províncias Unidas, em matéria de transportes, só o homem não abunda.

No entanto, a esse homem ninguém pede que seja um marinheiro experiente. A bordo, basta que os postos de responsabilidade estejam preenchidos. Quanto ao res-

to, qualquer recruta se desincumbirá. Mas é preciso que ele exista. O recrutamento nacional, ativamente levado a cabo nas aldeias do interior, não é suficiente. Tal como não o fora em Veneza ou não o será na Inglaterra. Portanto, o estrangeiro oferece seus serviços ou eles lhe são extorquidos. Muitos *Hollandgänger* que vêm trabalhar com a enxada, a pá ou a foice acabam na coberta de um navio. Em 1667, 3 000 marinheiros escoceses e ingleses estariam a serviço das Províncias Unidas[98] e, segundo uma correspondência francesa, os armamentos ordenados por Colbert *teriam* repatriado para a França 30 000 marinheiros, sobretudo a serviço da Holanda[99].

Esses números não são seguros, mas é claro que a Holanda só assume a navegação pelos mares do mundo na medida em que obtém da Europa miserável uma mão-de-obra suplementar indispensável. E esta só deseja mesmo acorrer. Em 1688, quando Guilherme de Orange se prepara para ir a Inglaterra para de lá expulsar Jaime II, as tripulações da frota, que passa à frente dos barcos de Luís XIV, são contratadas com certa facilidade, bastando aumentar o bônus de embarque[100]. Em suma, não é a "indolência"[101], mas a miséria da Europa que permitiu aos holandeses "começar" a sua República. Ainda no século XVIII, a falta de tripulações, tão aguda na Inglaterra, continua a se fazer sentir na Holanda. Quando os navios russos, no tempo de Catarina II, fazem escala em Amsterdam, alguns de seus marinheiros escolhem a liberdade; os recrutadores holandeses põem a mão neles e os infelizes, um belo dia, acham-se nas Antilhas ou no Extremo Oriente, suplicando seu repatriamento[102].

Haverá um "Estado" das Províncias Unidas?

O governo de Haia tem fama de fraco, inconsistente. Daí concluiríamos que um aparelho político insignificante favorece as explorações do capitalismo, até mesmo que é condição para elas. Sem chegarem a essa conclusão, os historiadores ratificariam de bom grado o parecer de P. W. Klein[103], a saber, que dificilmente se pode falar, em se tratando das Províncias Unidas, "de algo que seja um Estado". Menos categórico, Pierre Jeannin[104] contenta-se em dizer que a prosperidade holandesa nada devia, na prática, a um "Estado pouco capaz de intervir". Os contemporâneos não pensavam diferente. Segundo Sousa Coutinho, o enviado português que negocia em Haia na primavera de 1647 e tenta corromper quem pode ser corrompido, esse governo "sendo o de tantas cabeças e juízos diferentes, poucas vezes sem representantes concordam sobre o que, para eles, é melhor"[105]. Turgot, por volta de 1753-1754, fala da "Holanda, [de] Gênova e [de] Veneza, onde o Estado é impotente e pobre, embora os particulares sejam opulentos..."[106] Com respeito a Veneza, o julgamento, exato (talvez) no século XVIII, não o é quanto a cidade dominante do século XV; e quanto à Holanda?

A resposta dependerá antes de tudo do que entendermos por governo ou por Estado. Se, como é freqüentemente o caso, não examinarmos conjuntamente o Estado e a base social que o suporta, correremos o risco de emitir juízos errados sobre a questão. É certo que as instituições das Províncias Unidas são arcaizantes; são, dadas as suas raízes, uma herança bastante antiga. É certo que as sete províncias se

consideram soberanas, que além disso se dividem em minúsculas repúblicas urbanas. É verdade também que as instituições centrais, o Conselho de Estado, o *Raad van Staat* (que é, "mais propriamente, o superintendente[107] de todos os assuntos da República"[108], uma espécie de executivo, ou melhor, um ministério das Finanças) e os Estados-gerais, que também têm sede em Haia e são uma delegação permanente de embaixadores das províncias — é verdade que essas instituições não têm, em princípio, nenhum poder real. Qualquer decisão importante deve ser remetida aos Estados provinciais e aprovada por eles, por unanimidade. Dada a divergência de interesses entre as províncias, particularmente entre as províncias marítimas e as províncias interiores, esse sistema é uma fonte permanente de conflitos. Não são as Províncias Unidas, mas as Províncias desunidas, dizia William Temple, em 1672[109].

Esses choques e conflitos internos traduzem-se, à escala governamental, por uma luta interminável entre a Holanda, que utiliza seu poder financeiro para impor sua *leadership,* e os príncipes da família de Orange, que "governam", como *stathouders,* cinco de sete províncias, presidem ao Conselho de Estado e comandam as forças armadas de terra e de mar com o título e as funções de almirante e capitão-geral da República. A província da Holanda, representada por seu Grande Prebendário, secretário do Conselho de Estado, sempre defendeu a soberania e a liberdade provinciais, pois, quando o poder central é fraco, ela tem mais condições de impor sua vontade, graças à sua enorme superioridade econômica e pelo simples fato de reunir sozinha mais da metade dos rendimentos do Estado[110]. O *stathouder,* por sua vez, procura obstinadamente estabelecer um poder pessoal, de porte monárquico, portanto, reforçar o poder central para se opor ao predomínio holandês; para tal, serve-se das províncias e das cidades que invejam Holanda e Amsterdam e que muitas vezes são maltratadas por elas.

Daí resultam tensões e crises e a alternância dos dois rivais à cabeça do Estado. Em 1618, por ocasião da crise religiosa intensa que opõe arminianos e gomaristas, o príncipe de Nassau manda prender o Grande Prebendário da Holanda, Johann van Oldenbarnevelt, que é condenado à morte e executado no ano seguinte. Em julho de 1650, o *stathouder* Guilherme II tenta um golpe de Estado que triunfa em Haia mas falha redondamente contra Amsterdam. Entrementes, a morte prematura do príncipe deixa o terreno livre aos "republicanos", que suprimem o *stathouderado* e governam por quase um quarto de século, até 1672. Por ocasião da invasão francesa, Guilherme III restaura o *stathouderado,* que assume o caráter de uma instituição de salvação pública. O Grande Prebendário, Jan de Witt, e seu irmão são massacrados em Haia. Também, mais tarde, em 1747, os inquietantes sucessos franceses nos Países Baixos espanhóis permitem a Guilherme IV restaurar sua autoridade[111]. Enfim, em 1788, a revolução dos "patriotas" holandeses, comandada tanto de fora como de dentro, acarreta, por reação, o triunfo de Guilherme V e desencadeia perseguições "orangistas".

Em linhas gerais, a política externa irá desempenhar um papel importante nessas alternâncias. Já em 1618 o problema era, para além das paixões religiosas, a decisão de retomar ou não a guerra contra a Espanha. A vitória do *stathouder* contra a Holanda, favorável, como será quase sempre, à paz, leva, dois anos depois, à ruptura da trégua dos Doze Anos.

Assim, ao sabor das situações belicosas que afligem a Europa, o centro do poder político, nas Províncias Unidas, oscila entre o *stathouderado*, por um lado, a Holanda e o enorme poder de Amsterdam, por outro. Essas alternâncias significam, para os dirigentes das províncias e das cidades, quer "purgações", quer um verdadeiro sistema de "espólio", para empregar imagens exageradas extraídas de outras experiências; seja como for, derrotas, perdas ou ganhos para grupos da elite social. Salvo para os "cata-ventos"[112], ou os prudentes, que estão sempre tirando sua carta do jogo; salvo para os muito pacientes: uma família é posta de lado por uma dessas crises, mas, vinte anos mais tarde, a crise seguinte pode devolver-lhe o lugar.

Mas o importante não é, num caso e no outro, as Províncias Unidas terem preservado seu prestígio e seu poder? Johan van Oldenbarnevelt ou Jan de Witt são, ao leme, tão firmes quanto Maurício de Nassau ou Guilherme III. O que distingue os adversários são os fins e os meios. A Holanda subordina tudo à defesa de seus interesses comerciais. Quer salvaguardar a paz e orientar o esforço militar da República para a posse de uma frota imponente, condição da sua segurança (em 1645 essa frota intervém no Báltico para pôr fim à guerra entre a Suécia e a Dinamarca que lesa os interesses holandeses). Por um lado, as províncias fiéis ao *stathouder* preocupam-se mais com o exército que as protege da ameaça dos vizinhos, sempre perigosos, e que abre uma carreira para os seus fidalgos; facilmente cedem à tentação de intervir no jogo contínuo das lutas do continente europeu. Mas, frota ou exército, guerra ou paz, *stathouder* ou Grande Prebendário, as Províncias Unidas entendem fazer-se respeitar. E poderia ser de outro modo, no centro de uma economia-mundo?

Estruturas internas que não mudam

No interior, as mudanças de orientação do poder tiveram sua importância. Afastam-se, substituem-se burgomestres, escabinos; daí uma certa mobilidade no *interior* da classe privilegiada, uma espécie de rotação entre os detentores do poder político. Mas a classe dominante, no seu conjunto, mantém-se no lugar, quer ganhe a Holanda, quer ganhe o príncipe de Orange. Como observa E. H. Kossmann[113], "os príncipes de Orange raramente tiveram a vontade e nunca a capacidade de suprimir a plutocracia da Holanda". Decerto, como afirma um outro historiador[114], porque, "em última análise, eles próprios eram aristocratas e defensores da ordem existente". Talvez também porque só podiam opor-se à Holanda até certo ponto e a sua política externa e intervencionista os aconselhava a não questionarem a ordem interna e as bases sociais do país. "Quando o príncipe de Orange, depois de ter sido coroado rei da Inglaterra, voltou pela primeira vez a Haia, os Estados-gerais mandaram perguntar-lhe se queria ser recebido na sua assembléia como rei da Inglaterra ou como almirante e capitão-geral da União. Ele respondeu que, tendo conservado com muito prazer os cargos que ele e seus predecessores tinham tido na República, era na qualidade que esses cargos lhe conferiam que desejava ser recebido e, com efeito, continuaria a ocupar seu lugar habitual na assembléia dos Estados-gerais, apenas com uma reserva, ou seja, que, em lugar de uma cadeira seme-

lhante à do presidente que outrora era a sua, lhe dessem um lugar mais elevado onde estivessem bordadas as armas do Reino da Grã-Bretanha."[115] Detalhe protocolar, mas, enfim, o respeito pelas instituições não será principalmente a salvaguarda da oligarquia holandesa? No século XVIII, esta verá, por mais de uma vez, uma garantia da ordem social na presença e na ação do *stathouderado.*

Resumindo, essa classe privilegiada situa-se no centro de todo o sistema político. Todavia, não é fácil defini-la. Tal como as instituições que a sustentam e que ela anima, ela vem de longe, das "burguesias" donas dos escabinados, no tempo da dominação borgonhesa e espanhola. A longa guerra da Independência, 1572-1609, assegurou o primado dessa burguesia; reuniu a nobreza na maior parte das províncias e, a despeito da crise religiosa dos anos 1618-1619, a Igreja reformada permaneceu subordinada às autoridades provinciais e urbanas. Finalmente, a "Revolução" consagrou o poder da classe dos regentes, isto é, da elite política que detém, em cada cidade, em cada província, os cargos importantes e, na prática, tem um poder ilimitado em matéria de fisco, de justiça, de atividade econômica local.

Esses regentes formam um grupo à parte, acima da burguesia dos negócios que não o penetra facilmente. Mas os cargos que eles detêm não alimentam os seus titulares, os salários são irrisórios, o que afasta desses cargos as pessoas sem fortuna. Forçosamente, de um modo ou de outro, os regentes participam na riqueza crescente das Províncias Unidas. Têm ligações com o mundo dos negócios; alguns vêm diretamente de lá, quando as famílias que enriqueceram um dia se introduzem nas fileiras da oligarquia política aparentemente fechada, quer por casamento, quer por ocasião das crises de poder. Nem por isso essa elite política deixa de formar um grupo fechado, uma espécie de patriciado. Há talvez 2000 regentes que se cooptam, provindos das mesmas famílias, do mesmo meio social (dinheiro e poder), que detêm ao mesmo tempo as cidades, as províncias, os Estados-gerais, o conselho de Estado, a Companhia das Índias Orientais, que estão ligados à classe mercantil e que, com freqüência, continuam a participar dos negócios comerciais e industriais; B. M. Vlekke fala de uma "oligarquia" de cerca de 10000 pessoas[116], número um pouco exagerado, a menos que incorpore o efetivo das famílias.

Todavia, os regentes, durante o século de ouro, certamente não sacrificam à altivez patrícia e à ostentação. Durante muito tempo, souberam se fazer de pais de família discretos diante de uma população que os contemporâneos acusam de uma insolência costumeira e de um violento gosto pela liberdade. Diz o autor de *Délices de la Hollande* (1662): "Não é novidade ouvir um calafate[117], num pequeno bate-boca com um honesto burguês, proferir estas palavras injuriosas: sou tão bom como tu embora sejas mais rico do que eu [...] e coisas semelhantes que são de difícil digestão. Mas as pessoas sensatas evitam cordatamente[118] tais encontros e os ricos fogem como podem da comunicação com o povinho, para serem por ele mais respeitados"[119].

Este texto nos serviria ainda melhor se falasse dos motivos desses "pequenos bate-bocas". É óbvio, porém, que nesse século tido por tranqüilo, o XVII, as ten-

Legenda das páginas 178-179: Praça do Dam, em Amsterdam, em 1659, por Jacob van der Ulft, Chantilly, Museu Condé. (Negativo Giraudon)

sões sociais já estão instaladas. O dinheiro é a maneira de trazer todos à ordem, mas um meio que é prudente dissimular. Então, será por gosto ou por orientação instintiva que os ricos de Amsterdam parecem ter dissimulado durante muito tempo, com toda a naturalidade e com ares de honestidade, a riqueza e a opulência? "Por mais absoluto que seja o Magistrado, não se vê nele qualquer fausto e vêem-se esses ilustres burgomestres passear pela cidade sem comitiva nem séquito, de modo algum se distinguindo dos burgueses que lhes são subordinados", observa um guia de 1701[120]. O próprio William Temple[121] (1672) admirava-se por ver que homens tão eminentes como o Grande Prebendário da Holanda, Jan de Witt, ou Miguel de Ruyter, o maior marinheiro do seu tempo, não se distinguiam — um, "do mais comum dos burgueses", o outro, "do mais banal capitão de navio". As casas do Herrengracht, rua das pessoas abastadas, não ostentam fachadas magníficas. E os interiores, no século de ouro, não conhecem os móveis de alto preço.

Mas essa discrição, essa tolerância, essa abertura começam a mudar com a chegada ao poder, em 1650, dos "republicanos". Com efeito, a oligarquia assume logo tarefas novas e numerosas: presta-se a uma burocratização que progride por si só, retira-se de mais de metade dos negócios. Depois, toda a alta sociedade holandesa prodigiosamente rica sentiu a forte tentação de ceder ao luxo. Observa Isaac de Pinto, em 1771: "Há 70 anos, os maiores negociantes [de Amsterdam] não tinham jardins, nem casas de campo comparáveis às que os seus corretores hoje possuem. A construção e a imensa despesa que dá a manutenção desses palácios de fadas, ou melhor, desses sorvedouros, não é o mal maior, mas a distração e a negligência que esse luxo provoca trazem muitas vezes grandes prejuízos aos negócios e ao comércio"[122]. Com efeito, o comércio, no século XVIII, vai-se tornando progressivamente secundário para os privilegiados do dinheiro. Os capitais superabundantes são desviados para serem investidos nas rendas, nas finanças, nos jogos de crédito. E essa sociedade de ricos que vivem dos rendimentos vai-se fechando progressivamente; separa-se cada vez mais da massa da sociedade.

Essa ruptura é profundamente marcada no domínio da cultura. A elite abandona então a tradição nacional para acolher a influência francesa, que tudo submerge. A pintura holandesa mal sobrevive à morte de Rembrandt (1669). Se "a invasão francesa de 1672 falhou militar ou politicamente, no plano cultural ela triunfou totalmente, ou quase"[123]. Até a língua francesa se impõe, como no resto da Europa, o que é mais um meio de afastamento em relação às massas populares. Em 1673, Pieter de Groot escrevia já a Abraham de Wiquefort: "O francês que é para os inteligentes, [...] o flamengo que é só para os ignorantes"[124].

O imposto contra os pobres

Sendo a sociedade holandesa aquilo que é, não há surpresas: o sistema dos impostos poupa o capital. Na primeira linha dos impostos pessoais, situa-se o *Heere Geld,* o imposto sobre os criados: 5 florins 16 soldos por um criado; 10 florins 6 soldos por dois; mas por 3, 11 florins 12 soldos; mas por 4, 12 florins 18 soldos; por 5, 14 florins 14 soldos. Um imposto, portanto, curiosamente decrescente. Há,

também, um imposto sobre a renda, mas quem hoje não ficaria contente com ele! É de 1%, isto é, 15 florins por cada 1 500 florins de rendimento, 12 florins por cada 1 200... Abaixo de 300 florins, não há imposto. Enfim, "aqueles que não têm rendimentos fixos e que só subsistem graças ao comércio ou à profissão que exercem são tributados conforme o produto que se estima que possam extrair desse comércio ou profissão"[125]. Em face da *estimativa* do montante tributável há várias maneiras de defesa. Enfim, privilégio que tem o seu valor, aqui como na França[126], não há direitos sucessórios em linha direta.

O peso fiscal é remetido para o lado dos impostos indiretos, arma que utilizam tanto os Estados-gerais como as províncias e as cidades. Contra o consumidor, é uma voragem. Todos os observadores afirmam que nenhum outro Estado se encontra, nos séculos XVII e XVIII, tão assoberbado de contribuições. No século XVIII, há impostos de consumo, chamados sisa, sobre "os vinhos e licores fortes, o vinagre, a cerveja, os cereais de todas as espécies, as farinhas, as frutas, as batatas[127], a manteiga, a madeira de construção e a lenha, a turfa, o carvão, o sal, o sabão, o peixe, o tabaco, os cachimbos, o chumbo, as telhas, os tijolos, as pedras de todos os tipos, o mármore"[128]. Em 1784[129], pensou-se em desmoronar esse complicado edifício. Mas foi preciso renunciar a isso, pois nenhum imposto geral era capaz de absorver tantos impostos especiais, progressivamente lançados e aos quais, bem ou mal, o consumidor já se habituara. E decerto era melhor manobrar muitos impostos, como outros tantos soldadinhos, do que um único grande personagem. Seja como for, o número dos tais soldadinhos é a característica mais evidente do sistema fiscal. Uma testemunha diverte-se: "Uma vaca que seja vendida por 60 francos já terá pago cerca de 70 libras do lugar. Não chega à mesa um prato de carne que não tenha pago vinte vezes a sisa"[130]. E um documento de 1689 comenta: "Aliás, não há nenhuma espécie de alimento que não pague o direito de sisa ou de consumo; o que é cobrado sobre a moagem do trigo e sobre a cerveja e tão alto, que iguala o seu valor quando o preço é normal; encontraram até mesmo um meio de tornar a cerveja muito cara, usando para isso sua habilidade de costume, pois, para impedir o débito de uma mercadoria no seu país, onde os compromissos não permitem proibir abertamente sua entrada, eles carregam o consumo nesse país com um preço tão exorbitante que nenhum particular quer encomendar para seu uso e nenhum comerciante para vender, com medo de não encontrar escoamento"[131].

O imposto indireto, fator essencial da vida cara, sobrecarrega principalmente as pessoas humildes. O rico evita ou suporta o golpe mais facilmente. Assim, os mercadores têm o direito de declarar, na alfândega ou na fazenda municipal, o valor das mercadorias taxáveis. Fixam-no conforme sua vontade[132] e, transposto o controle, já não pode haver verificações. Mas, feitas as contas, será possível imaginar uma sociedade, um Estado, mais sistematicamente injustos? No tempo do *stathouder* Guilherme III foram necessárias as rebeliões, que ele tinha de certo modo provocado, para que se pusesse fim ao sistema da cobrança de impostos[133]. Mas a instalação da regência (50 000 empregados só para a província da Holanda)[134] não mudou em nada a desigualdade fundamental do sistema.

E é lógico: o contribuinte rico que resiste a um fisco particularmente armado participa regularmente nos empréstimos aos Estados-gerais, às províncias ou às cidades. Por volta de 1764, as Províncias Unidas, que podem contar com 120 mi-

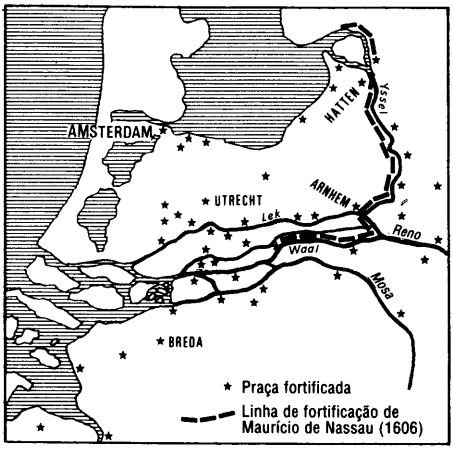
lhões de florins de rendimento, têm uma dívida de 400 milhões com juro muito baixo. Isso é prova de um Estado forte ao qual não falta o dinheiro para as obras públicas, para os exércitos de mercenários ou para o equipamento das frotas. Um Estado que sabe gerir a dívida pública. Explica Isaac de Pinto: "Como nunca há falha no pagamento dos juros, ninguém pensa em retirar seus capitais; além disso, tendo necessidade de dinheiro, eles *podem negociá-lo com vantagem*"[135]. Sublinhei as últimas palavras de Pinto: elas explicam esta passagem do *Journal du Commerce* de janeiro de 1759: "Os fundos públicos na Holanda... rendem apenas 2%, mas ganham 4%, até 5% na praça"[136], entenda-se, são cotados em 104 ou 105 tendo sido emitidos a 100. Quando é necessário contrair empréstimos, os subscritores acorrem. Diz uma carta de Haia, de agosto de 1744: "Uma prova da riqueza dos particulares holandeses e da grande abundância de dinheiro que há no país é que os três milhões de rendas vitalícias a 6% e as obrigações reembolsáveis a 2,5% foram levantados em menos de dez horas e, se o fundo tivesse sido de quinze milhões, teria sido igualmente preenchido; mas não se passa com o cofre do Estado o mesmo que se passa com as bolsas particulares: estas estão cheias e o tesouro está quase vazio; no entanto, em caso de necessidade, é possível encontrar grandes recursos por meio de algum arranjo das finanças e, sobretudo, de uma taxa por família"[137].

E não faltam os "casos de necessidade": as guerras são sorvedouros; mais ainda esse país "artificial" que são as Províncias Unidas tem que ser reconstruído todos os anos. O fato é que "a manutenção dos diques e das grandes vias custa mais ao Estado do que o que lhe trazem [os impostos sobre] as terras"[138]. "No entanto, o produto do comércio e do consumo é imenso, a despeito da frugalidade dos artesãos que fala mais[139] do que a sobriedade francesa sem ter as mesmas vantagens, pois a mão-de-obra é lá muito mais cara do que na França." Estamos de volta ao problema da vida cara. Ela é normal no centro de uma economia-mundo, o país privilegiado tem até vantagens nisso. Mas, como todas as vantagens, esta um dia pode cair. Talvez ela só desenvolva seus efeitos benéficos se sustentada por uma produção ativa. Ora, no século XVIII, a produção baixa, ao passo que os salários, segundo as expressões de Jan de Vries, se mantêm "petrificados", "fossilizados"[140] a níveis altos. A responsabilidade é seguramente dos impostos. Mas o fato de as necessidades do Estado serem asseguradas à custa da coletividade será sinal de um "Estado fraco"?

Em face dos outros Estados

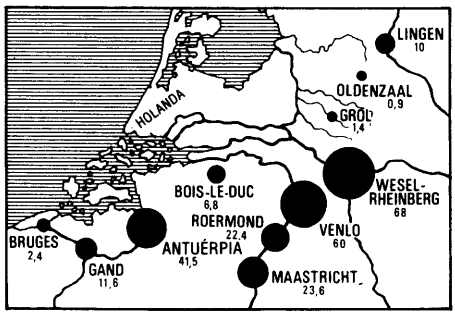
A política externa que vigorou durante o século de ouro da República revela que as Províncias eram um Estado forte, até as imediações dos anos 1680, quando o declínio da sua importância na Europa começa a ser evidente.

De 1618 a 1648, durante a guerra chamada dos Trinta Anos, onde nós, historiadores, vemos no primeiro plano apenas os Habsburgos ou os Bourbons, Richelieu, o conde-duque de Olivares ou Mazarino, não terá o papel dominante sido muitas vezes da Holanda? É em Haia que se atam e desatam os fios da diplomacia. É lá que se organizam as sucessivas intervenções da Dinamarca (1626), da Suécia



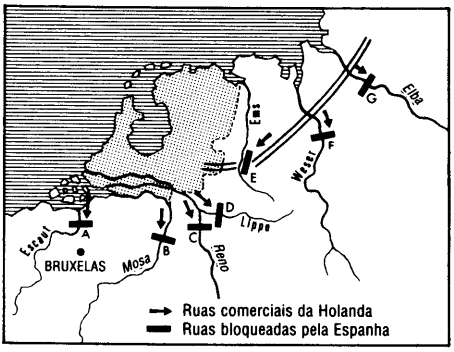
I. AS PROVÍNCIAS UNIDAS CONSTITUÍRAM-SE COMO UMA ILHA FORTIFICADA

Durante os últimos decênios do século XVI, todas as cidades dos Países Baixos, tal como do resto da Europa, foram fortificadas "à italiana", com baluartes e cavaleiros. A partir de então, os canhões já não podem abrir brechas, como nas cidades medievais. Só com longos e custosos cercos elas são tomadas. Em 1605-1606, Maurício de Nassau completou essa defesa com a construção de uma barreira contínua de fortins e taludes de terra, ao longo dos grandes rios, fazendo das Províncias Unidas uma verdadeira fortaleza. (Segundo G. Parker, El Ejército de Flandres y el camino español, 1567-1659, *1976, pp. 48-49)*



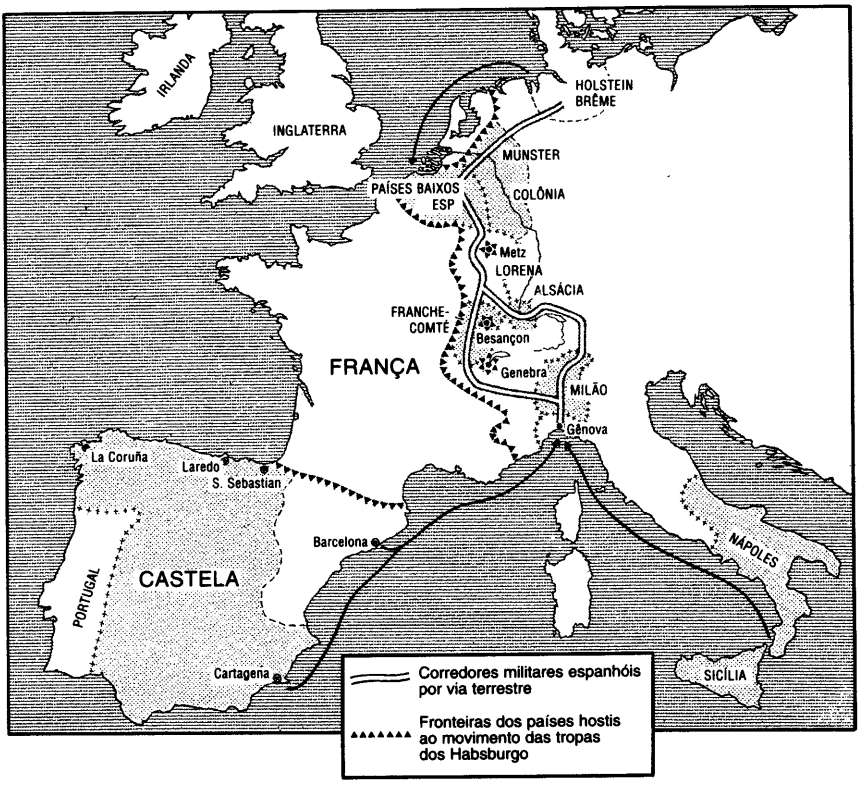
II. A IMPORTÂNCIA DO COMÉRCIO TERRESTRE PARA AS PROVÍNCIAS UNIDAS

Para as Províncias Unidas, o verdadeiro perigo é ficarem separadas das vias navegáveis que as ligam comercialmente aos Países Baixos espanhóis e à Alemanha. A importância desta ligação está assinalada nas receitas das alfândegas sob controle espanhol: 300 000 escudos por ano, em 1623 (pois o reatamento da guerra, em 1621, ao expirar a trégua dos Doze Anos, não interrompeu imediatamente os tráficos para as Províncias Unidas). Ao lado do nome de cada cidade, o montante pago por ela em milhares de escudos. (Segundo José Alcaá-Zamora Y Queipo de Llano, España, Flandres y el mar del Norte, 1618-1639, *1975, p. 184)*



III. UMA TENTATIVA DE BLOQUEIO EM 1624-1627

*Em 1624, os espanhóis montaram um bloqueio às vias navegáveis e ao reabastecimento de gado em pé da Dinamarca (pela estrada desenhada a traço duplo). Mas não conseguiram manter esta política dispendiosa depois de 1627. Terá sido por causa da crise econômica e da bancarrota do Estado espanhol desse mesmo ano? (*Ibid., *p. 185)*

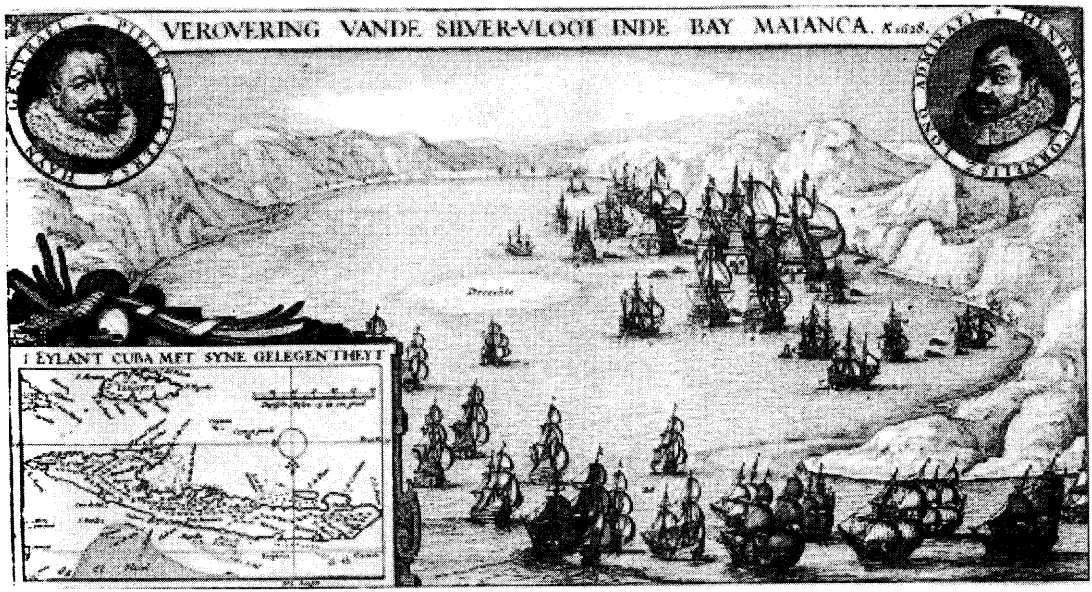


IV. A TERRA CONTRA O MAR

Com dificuldades no mar, a guerra espanhola depende do sistema logístico que, apoiado na Sicília, em Nápoles, no Milanese, no Franche-Comté, nos Países Baixos espanhóis e com a garantia de numerosas complacências ou neutralidades em terras alemãs, pôde criar corredores permanentes de circulação através dos Alpes até o mar do Norte. Esse itinerário espanhol está prolongado no mapa até o Holstein, zona de recrutamento de soldados para o exército dos Países Baixos. (Segundo G. Parker, op. cit., *p. 90)*

(1629) e até da França (1635). No entanto, como qualquer centro do mundo econômico que se preze, as Províncias Unidas mantêm a guerra longe de casa: em suas fronteiras, uma série de fortalezas reforçam o obstáculo que são as muitas linhas de água. Mercenários pouco numerosos mas muito "bem escolhidos, muito bem pagos e alimentados"[141], treinados para a mais científica das guerras, são encarregados de velar para que as Províncias continuem sendo uma ilha de paz.

Veja-se também como a frota das Províncias Unidas, em 1645, intervém no Báltico para pôr fim à guerra entre a Dinamarca e a Suécia, que lesava os interesses holandeses. Não foi por fraqueza que as Províncias Unidas se abstiveram, a despeito dos esforços dos príncipes de Orange, de qualquer política de conquista em detrimento dos Países Baixos espanhóis. Teriam os mercadores de Amsterdam algum interesse em ir libertar Antuérpia se tinham nas suas mãos a abertura e o bloqueio do Escaut? Vejamos como os delegados dos Estados em Münster multiplicam as suas exigências e dissimulações para com os franceses: "É lamentável ver como



Tomada de navios espanhóis, carregados de prata, pela Companhia holandesa das Índias Ocidentais, perto de Havana, 8 de setembro de 1628. Gravura de Visscher. (Atlas van Stolk)

nos tratam esses deputados", escreve Servien[142]. Tomemos outra referência e vejamos, em 1668, como as Províncias Unidas conseguem concluir a Tríplice Aliança com a Inglaterra e a Suécia e deter os inquietantes progressos de Luís XIV nos Países Baixos espanhóis. Nos anos 1669 e 1670, cruciais para toda a história da Europa, Jan de Witt, o Grande Prebendário que detém em suas mãos firmes as forças holandesas, e o embaixador de Luís XIV, o admirável Arnaud de Pomponne, discutem cortesmente, no mesmo pé. Ao escutá-los atentamente, não me fica a impressão de que haja no holandês o mínimo complexo de inferioridade com relação ao representante do Rei Sol. Explica muito calmamente (e a nosso ver lucidamente) ao incrédulo embaixador por que a França não está de maneira nenhuma em condições de impor sua vontade à Holanda.

Não, o governo holandês não é inexistente, é menos uma questão de governo do que de mero peso econômico. Nas negociações de paz de Niègue (1678), de Ryswick (1697) e de Utrecht (1713), as Províncias Unidas continuam sendo uma potência de peso. A ascensão da Inglaterra e da França faz-se lentamente, embora seguramente, às suas custas, revelando cada vez mais sua insuficiência e sua fragilidade, mas é uma evolução cujos frutos amadurecerão lentamente.

A realeza dos negócios

O que a política e a vida holandesas não cessam de defender e de salvaguardar em meio às peripécias favoráveis e hostis que atravessam é um conjunto de interes-

ses comerciais. Esses interesses comandam tudo, submergem tudo, o que não conseguiram fazer nem as paixões religiosas (como depois de 1672), nem as paixões nacionais (como depois de 1780). Os observadores estrangeiros dizem-se muitas vezes escandalizados e, sinceros ou não, objetivos ou não, ajudam-no a enxergar um pouco mais claramente. É espantoso, de fato, que os mercadores holandeses, acossados pela V. O. C. (*Vereenigde Oost-Indische. Compagnie*)[143] e ciosos dos seus privilégios, lancem ou sustentem com seus próprios capitais as companhias das Índias rivais, as da Inglaterra, da Dinamarca, da Suécia, da França, até mesmo a Companhia de Ostende. E que invistam dinheiro no corso francês de Dunquerque que ocasionalmente entra em ação contra os barcos dos seus compatriotas[144]. E que os mercadores se ponham em conivência com os corsários barbarescos que operam no mar do Norte (esses barbarescos, é verdade, muitas vezes são renegados holandeses). Que, em 1629, depois da tomada dos galeões espanhóis perto de Havana, os acionistas da Companhia das Índias Ocidentais exijam a partilha imediata do saque e, obtendo-a, criem a primeira fraqueza na sua companhia[145]. Do mesmo modo, é com armas compradas aos holandeses que os portugueses os expulsam do Recife, em 1654, e que Luís XIV ataca a República, em 1672. Durante a Guerra da Sucessão da Espanha, o abastecimento das tropas francesas que combatem na Itália faz-se via Amsterdam, para indignação dos ingleses, aliados dos holandeses contra a França. É que o mercador é rei e o interesse comercial desempenha na Holanda o papel de razão de Estado: "O comércio quer ser livre", diz Pieter de la Court (1662)[146]. "O lucro é a única bússola que orienta esta gente", exclama La Thuillerie[147], embaixador da França, numa carta a Mazarino (31 de março de 1648). Por volta da mesma época, em 1644, os diretores da Companhia das Índias Orientais afirmavam energicamente que "as praças e fortalezas que os *Heeren* XVII[148] conquistaram nas Índias orientais não se deviam considerar conquistas nacionais mas propriedade dos mercadores privados, que tinham o direito de vendê-las a quem quisessem, mesmo que se tratasse do rei da Espanha ou de qualquer outro inimigo das Províncias Unidas"[149]. Os inimigos da Holanda — que formam uma legião — não têm nenhuma dificuldade em estender esses requisitórios formulados com toda a consciência, como se os defeitos dos outros fossem nossos méritos pessoais. E um francês diz: "Na Holanda, o interesse do Estado pelas coisas do comércio é o do particular, caminham no mesmo passo [equivale a dizer que o Estado e a sociedade mercante são uma e a mesma coisa]. O comércio é absolutamente livre, não se ordena absolutamente nada aos mercadores, eles não têm outras regras a seguir que não as dos seus interesses; é uma máxima estabelecida que o Estado encara como coisa que lhe é essencial. Assim, se o particular parece fazer por seu comércio qualquer coisa contrária ao Estado, o Estado fecha os olhos e faz de conta que não percebe, como é fácil ver pelo que se passou em 1693 e em 1694. A França tinha falta de trigo, a fome nas Províncias era geral; era obra da guerra, era, aparentemente, o momento fatal da França, favorável aos aliados unidos contra ela. Haveria, para o dito holandês e seus aliados, maior razão de Estado do que contribuir para a perda da França, pelo menos para a obrigar a aceitar a paz nas condições que quisessem prescrever-lhe? Portanto, longe de lhe fornecer o trigo, não deveriam eles procurar por todos os meios esgotá-lo, sempre que lhes fosse possível? Não ignoravam esta circunstância política, pois tinham mandado

publicar rigorosas proibições a todos os mercadores e donos de navios dependentes da sua dominação, impedindo-os de ir à França sob qualquer pretexto; no entanto, isso impediu a correspondência dos mercadores holandeses com os ditos mercadores franceses para que lhes mandassem tudo para a França, servindo-se dos barcos suecos e dinamarqueses ou dos seus barcos disfarçados com pavilhão de nações neutras ou até dos seus próprios barcos levando pavilhão holandês?..."[150]

Contudo, em Amsterdam, ninguém se pronuncia contra tais atitudes, nem especulações ou desvios em cadeia de que, no início do século XVII, dá testemunho a escrita fraudulenta do agiota Isaac Le Maire[151]. Negócios são negócios. Para os estrangeiros, juízes moralizantes, tudo pode acontecer neste país "que não é como os outros". Durante a segunda guerra anglo-holandesa (1665-1667), o embaixador francês, conde de Estrades, chega a imaginar que "se corre o risco de ver este país submetido aos ingleses. Há uma grande conspiração no Estado para isso"[152].

TOMAR A EUROPA, TOMAR O MUNDO

A Europa foi a primeira condição da grandeza da Holanda. O mundo foi a segunda. Mas uma coisa não foi, em parte, conseqüência da outra? Tendo a Holanda conquistado a Europa mercantil, o mundo lhe foi logicamente dado, quase como por acréscimo. Seja como for, de um lado e do outro, foi com métodos análogos que a Holanda impôs seu predomínio, ou melhor, seu monopólio comercial, perto ou longe do seu território.

O essencial ficou resolvido antes de 1585

O Báltico, na Idade Média, é uma espécie de América ao alcance da mão. Ora, já no século XV os navios holandeses de transporte de sal e de peixe faziam nele concorrência aos hanseáticos. Em Espira, em 1544[153], Carlos V obteve do rei da Dinamarca a liberdade de passagem do Sund para os navios flamengos. Dez anos mais tarde, na seqüência de uma grande carestia nos seus países, os genoveses e portugueses de Antuérpia passaram a dirigir suas encomendas de trigo a Amsterdam, que nesses anos se tornara, em detrimento da cidade do Escaut, o primeiro porto de distribuição desse cereal[154]; logo será chamada "o celeiro da Europa". Sucesso enorme: em 1560, os holandeses haviam atraído para si 70% do tráfico pesado do Báltico...[155] A "captura" está feita. Os cereais e os *naval stores* — tábuas, barrotes, mastros, alcatrão, resina — afluem a Amsterdam e este *moeder commercie*[156] irá ainda absorver 60% do capital circulante das Províncias Unidas e 800 navios por ano. Para Astrid Friis, o fluxo de matérias-primas provindas do Báltico foi o motor das mudanças econômicas e políticas do século XVII[157].

Todavia, por mais importante que seja, esta é apenas uma parte do jogo holandês. O tráfico dos países bálticos, com efeito, não teria prosperado plenamente sem a exploração da longínqua Península Ibérica, detentora das espécies metálicas que são cada vez mais a chave do comércio no Báltico, pois é preciso forçar os tráficos dos países litorais e saldar o excesso das compras sobre as vendas.

Mas, precisamente, a redistribuição dos cereais bálticos garantira o êxito dos navios holandeses ao sul. Assim, triunfando no Báltico, triunfam depois em Laredo, em Santander, em Bilbao, em Lisboa, mais tarde em Sevilha. Já em 1530, no máximo em 1550[158], as urcas flamengas asseguram majoritariamente os tráficos marítimos entre o Norte e os portos de Portugal e Espanha. Logo transportarão cinco sextos das mercadorias trocadas entre a península Ibérica e o Atlântico norte: trigo, centeio, *naval stores* e produtos industriais do norte da Europa (que Sevilha reexporta para o Novo Mundo) por sal, azeite, lã, vinho e sobretudo prata.

A apropriação dessa linha de tráfico coincide, aliás, com a abertura da Bolsa de Amsterdam. Outra coincidência: logo depois das grandes expedições de cereal

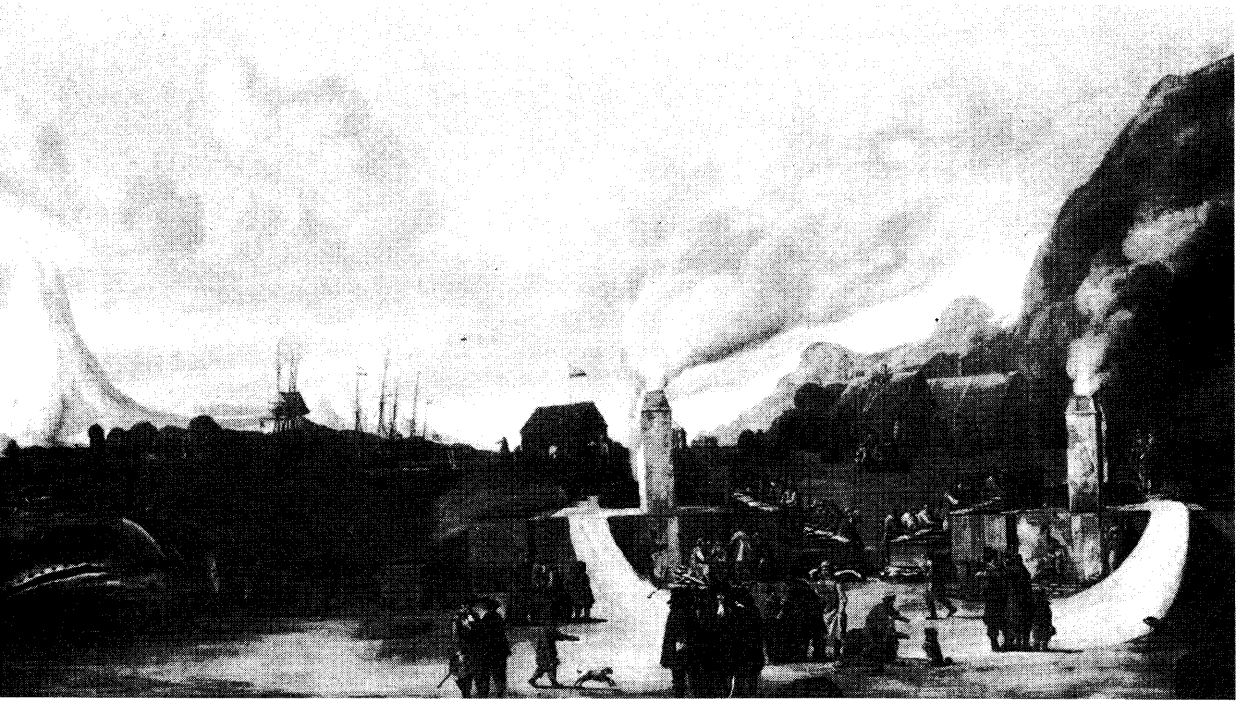
para o Mediterrâneo (1590-1591), a Bolsa de Amsterdam é reconstruída (1592)[159] e uma Câmara de Seguros fundada em seguida (1598)[160].

A ligação norte-sul foi e continua sendo vital para os dois parceiros, a tal ponto que a revolta dos Países Baixos (1572-1609) não a rompeu. A relação entre as províncias revoltadas e o bloco da Espanha e de Portugal foi, para retomar uma vez mais as palavras de Germaine Tillion (a propósito da França e da Argélia recentemente, em 1962), a de inimigos complementares[161], que não podem nem querem separar-se. Na Espanha, há desentendimentos, momentos de cólera, até mesmo medidas repressivas anunciadas publicamente. Em 1595, Filipe II manda apresar 400 navios nos portos da península (o comércio de outrora não se debatia com as proibições regulamentares de hoje), isto é, dois quintos, ao que se diz, da frota holandesa, que *seria* de um milhar de navios nessa época[162]. Mas os veleiros seqüestrados, ligados aos transportes obrigatórios, acabam sendo libertados ou se libertam. Em 1596 e 1598, os portos espanhóis lhes são proibidos novamente, mas as medidas são inaplicáveis. Também os grandes projetos, temporariamente acarinhados, de recusar aos revoltosos o sal de Setúbal ou de Cádiz para os pôr de joelhos, permanecerão na condição de planos[163]. Aliás, as salinas da França atlântica, as de Brouage ou de Bourgneuf, continuavam acessíveis e forneciam às salgas do Norte um sal de qualidade superior ao ibérico. Por fim, e sobretudo, a Espanha, outrora auto-suficiente em trigo, está desde 1560 às voltas com uma crise que desorganiza sua agricultura[164]. Está à mercê do trigo estrangeiro que, no fim do século XVI, não se encontra mais no Mediterrâneo. Em 1580, por ocasião da conquista de Portugal, o país ocupado morre literalmente de fome; é preciso apelar para o Norte e os pagamentos, obrigatoriamente efetuados em ouro, desorganizam até no Mediterrâneo os habituais transportes de numerário do sistema espanhol[165]. Pesa também o argumento dos conselheiros de Filipe II, afirmando que suprimir o comércio com os rebeldes seria renunciar a uma receita aduaneira de um milhão de ducados por ano[166]. Com efeito, a Espanha não tem escolha, é obrigada a aceitar essas trocas desagradáveis e necessárias. E as Províncias Unidas estão em situação análoga.

Um inquérito espanhol realizado em Sevilha em 1595[167] revela a presença na cidade de correspondentes mal camuflados de mercadores do Norte; suas cartas são apreendidas, altas personalidades espanholas são comprometidas, mas tão altas que o inquérito não ousa falar delas. Na época, já a conquista silenciosa de Sevilha pelos holandeses está consumada[168]. Com efeito, até 1568, os banqueiros genoveses tinham financiado o comércio sevilhano na direção da América e permitido aos milhares de mercadores da praça superar, graças ao crédito, as longas esperas impostas pelas viagens intermináveis através do Atlântico. Depois de 1568, os genoveses renunciam a essa atividade, preferindo colocar seus capitais nos empréstimos ao Rei Católico. Fica livre uma praça e são os mercadores do Norte que a tomam: adiantam não dinheiro, o que ainda está fora de seus meios, mas mercadorias, cujo preço recuperam no retorno das frotas. Mais um vínculo se forma: de uma vez por todas, o Norte se introduziu no comércio espanhol com as Índias. Em Sevilha, cada vez mais manobrados, os mercadores espanhóis tornam-se comissionistas ou testas de ferro, necessários uma vez que o comércio com a *Carrera de Indias* está

por direito reservado a espanhóis. Daí um estranho incidente, em 1596. Na baía de Cádiz, são tomados sessenta navios carregados de mercadorias destinadas às Índias, por ocasião do saque do porto pelos ingleses. Os vencedores propõem que não sejam queimados — todos juntos valem, num cálculo por baixo, 11 milhões de ducados —, sob condição de lhes ser entregue imediatamente uma indenização de dois milhões. Mas não são os espanhóis que correm o risco de saírem lesados da questão: as mercadorias pertencem a holandeses. Será por essa razão que o duque de Medina Sidonia, entretanto amigo, para não dizer cúmplice, dos holandeses, recusa a tentadora oferta? Fosse como fosse, os navios arderam[169].

Resumindo, o primeiro amplo florescimento da Holanda decorreu da ligação assegurada pelos seus navios e pelos seus mercadores entre um pólo norte, o do Báltico e das indústrias flamengas, alemãs, e francesas, e um pólo sul, o de Sevilha, a grande abertura para a América. A Espanha recebe matérias-primas e produtos manufaturados; os holandeses asseguram-se, oficialmente ou não, dos retornos em dinheiro vivo. E a prata, garantia do seu comércio, de balança negativa, com o Báltico, é o meio de forçar os mercados e de afastar a concorrência. Podemos rir do conde de Leicester, enviado por Elizabeth da Inglaterra, em 1585-1587, aos Países Baixos então sob a proteção da rainha, quando resolve propor-lhes seriamente a ruptura das suas relações comerciais com a Espanha![170]



Na ilha vulcânica de Jan Mayen, a leste da Groenlândia, instalações holandesas onde se produz óleo de baleia. Quadro de C. de Man, século XVII. (Rijksmuseum, Amsterdam)

Com toda a evidência, a fortuna da Holanda foi construída a partir do Báltico e da Espanha *ao mesmo tempo.* Ver apenas aquele, esquecer esta, é não compreender um processo no qual o trigo, por um lado, e a prata da América, por outro, desempenham seus papéis indissociáveis. Se o volume da fraude aumentou nas chegadas de metal precioso a Sevilha (e a Cádiz depois de 1650), foi porque o fluxo metálico não se esgotou catastroficamente, como demonstrou Michel Morineau[171]; se a Espanha, seriamente doente, se decidiu ou se viu forçada a admitir tantas más moedas de cobre a partir de 1605[172], foi porque a moeda ruim expulsou a boa e a Espanha prosseguiu a esse preço o seu jogo político por toda a Europa. Aliás, em 1627, o conde-duque de Olivares, liberto dos prestamistas genoveses (ou abandonado por eles), recorre cada vez mais aos marranos portugueses para sanear as finanças de Castela. Ora, estes novos financiadores estão ligados aos mercadores e aos capitais do Norte[173]. Situação ambígua, estranha, de que já falamos.

E, finalmente, o autor do impulso suplementar que colocaria Amsterdam na primeira fila, uma vez mais, foi a Espanha, destruindo o sul dos Países Baixos, onde a guerra se prolongou, retomando Antuérpia, em 18 de agosto de 1585, destruindo, sem querer, a força viva da concorrente de Amsterdam e fazendo da jovem República o ponto de reunião obrigatório da Europa protestante, deixando-lhe, ainda por cima, um amplo acesso à prata da América.

O resto da Europa e do Mediterrâneo

Se dispuséssemos de mapas sucessivos da expansão comercial da Holanda, veríamos seu império estender-se pouco a pouco às linhas essenciais do tráfico europeu, ao longo do Reno, aos colos alpinos, às feiras fundamentais de Frankfurt e de Leipzig, à Polônia, aos países escandinavos, à Rússia... Com os anos de 1590 e as penúrias de cereais do Mediterrâneo, os veleiros holandeses transpõem o estreito de Gibraltar e, tal como os ingleses que os precederam em mais de vinte anos, freqüentam os grandes eixos do mar, praticando, à custa das cidades da Itália, uma rendosa cabotagem. Pretende-se que os mercadores judeus[174] os ajudaram a penetrar no mar Interior, mas foi mais a conjuntura que os empurrou. Em breve todos os portos do Mediterrâneo os terão acolhido, mas, mais do que os outros, os portos barbarescos e Livorno, a estranha cidade recriada pelos Medici, e, enfim, as Escalas do Levante e Istambul, onde a porta lhes é aberta pelas capitulações que eles assinam em 1612. Num balanço de conjunto do avanço holandês, não devemos subestimar o papel essencial da Europa e o papel mais que notável do Mediterrâneo. O sucesso de seus navios no oceano Índico não os desviou, como se poderia pensar, dos negócios tradicionais do Mediterrâneo. Rapp até provou, num artigo recente, que tanto a Holanda como a Inglaterra encontraram no rico mar Interior uma mina que souberam explorar e que, mais do que suas atividades atlânticas, impulsionou seu *primeiro* florescimento.

Seja como for, poderiam os holandeses, tornando-se o centro da economia-mundo européia, desprezar qualquer uma das suas periferias? Deixar organizar-se fora um outro império econômico, fosse ele qual fosse, para vir a ser seu rival?

Holandeses contra portugueses: tomar o lugar dos outros

Se a Europa aceitou, sem perceber muito bem, os primórdios da dominação holandesa, talvez tenha sido porque essa dominação foi discreta, insuspeitável no seu início, porque, por outro lado, a Europa estava então sem ter plena consciência disso, pendendo para o Norte, porque a inversão da tendência secular, entre 1600 e 1650, partiu o continente europeu em dois: uma região que empobrecia, o Sul, e uma região que continuava a viver mais do que normalmente, o Norte.

Segurar a economia-mundo européia a longo prazo implicava, evidentemente, a tomada do seu comércio longínquo. Portanto, a tomada da América e da Ásia. A América, tardiamente atacada, escapará ao minúsculo adversário, mas no cenário do Extremo Oriente, no reino da pimenta e das especiarias, das drogas, das pérolas, da seda, os holandeses fizeram uma entrada brilhante, maciça, e souberam guardar para si a parte mais importante. Acabaram então por ganhar o cetro do mundo.

A aventura foi precedida por viagens de reconhecimento, a de J. H. van Linschotten[175], em 1582; a de Cornelius Houtman[176], em 1592, digna de um romance de espionagem. O falso viajante embarcado num navio português chega à Índia; é desmascarado, metido na prisão. Estejamos tranqüilos, os mercadores de Rotterdam pagam seu resgate, fazem-no sair do cárcere e, assim que ele regressa, armam quatro navios que lhe são confiados e que zarparão de Rotterdam em 2 de abril de 1595. Cornelius Houtman, que chegou à Insulíndia e a Bantam, está de volta a Amsterdam em 14 de agosto de 1597[177]. Um regresso modesto: menos de cem homens e algumas mercadorias a bordo de três navios, no total lucros irrisórios. A viagem, no plano econômico, não foi compensadora. Mas trouxe a certeza de lucros futuros. Tem, portanto, o caráter de uma grande estréia, celebrada por um quadro ruim do museu da cidade de Amsterdam.

Nada de sensacional, porém, numa expansão que vai prosseguindo seu caminho e que, aliás, no seu início, pretendeu ser discreta, pacífica, e não belicosa[178]. O Império português, um velho em breve com cem anos, não está em muito boa forma e é incapaz de barrar o caminho aos recém-chegados. Quanto aos mercadores das Províncias Unidas, gostariam de se entender com o inimigo para obter garantias sobre as viagens dos seus navios. É o que faz Noel Caron, agente na Inglaterra dos *Estados rebeldes,* que armou, sozinho, um navio para as Índias orientais e pôs nele todos os seus bens, o seu cabal. A esse respeito, troca correspondência com um agente espanhol seu conhecido, instalado em Calais[179].

Terá sido esse desejo de tranqüilidade que conduziu os navios holandeses direto à conquista da Insulíndia? Na altura do cabo da Boa Esperança, várias rotas se oferecem: uma *interior,* colada à costa de Moçambique, que permite, para norte, chegar à monção da Índia; outra *exterior,* ou melhor, "ao largo", que, pela costa oriental de Madagáscar, pelas Mascarenhas, depois pelo canal que atravessa a centena de ilhas e ilhotas das Maldivas, continua, sempre direto, até Samatra e ao estreito da Sonda, para chegar a Bantam, o grande porto de Java; no seu longo percurso utiliza, não as monções, mas os alísios, os *trade winds* dos marinheiros ingleses: é o itinerário seguido por Cornelius Houtman que, depois de uma longa travessia em mar alto, chega a Bantam, em 22 de junho de 1596. Terá a escolha

dessa rota correspondido ao desejo de evitar a Índia, onde a presença portuguesa era mais firme do que em outros lugares? Ou terá havido, o que é bem possível, uma escolha deliberada de início a favor da Insulíndia e das suas especiarias finas? Essa rota, note-se, já era a dos navegadores árabes que iam para Samatra, também desejosos de escapar à vigilância portuguesa.

Está fora de dúvida, seja como for, que os mercadores holandeses, a princípio, foram embalados pela esperança de que suas expedições passassem por operações puramente comerciais. Em junho de 1595, Cornelius Houtman encontra, na altura do Equador, no oceano Atlântico, duas enormes carracas portuguesas a caminho de Goa: encontro tranqüilo, com troca de "doces de Portugal" por "queijos e presuntos", e os navios não se separam "sem se saudarem com muita civilidade, cada qual com um tiro de canhão"[180]. Com sinceridade ou não, mas ruidosamente, Jacob Cornelius van Neck[181], no seu regresso à Holanda, em abril de 1599, indigna-se com as histórias espalhadas em Amsterdam por judeus de origem portuguesa, segundo as quais o rico e frutuoso carregamento (400% de lucro) teria sido extorquido à força e fraudulentamente. Mas isso é absolutamente falso, segundo ele, pois, seguindo as ordens de seus diretores, tivera, pelo contrário, todo o cuidado para não "roubar a propriedade de ninguém, mas de comerciar dentro da lei com todas as nações estrangeiras". Isso não impede que, por ocasião da viagem de Estêvão van den Hagen, de 1599 a 1601, o forte lusitano de Amboim seja devidamente atacado, embora o ataque fracasse[182].

Aliás, a criação (20 de março de 1602)[183], por intervenção dos Estados-gerais, do Grande Prebendário Barneweldt e de Maurício de Nassau, de uma Companhia das Índias Orientais (a V. O. C.) que reúne num único órgão as companhias anteriores (as *vorkompagnien*) e se apresenta como potência independente, como um Estado dentro do Estado, um *staat-builen-de-staat* — essa criação em breve iria mudar tudo. É o fim das viagens desordenadas: entre 1598 e 1602, tinham sido expedidos 65 navios em 14 frotas[184]. A partir de então, passou a haver uma só política, uma só vontade, uma só orientação nos assuntos da Ásia: a da companhia que, verdadeiro império, colocou-se sob o signo da expansão contínua.

Contudo, a força das boas desculpas é tal que, ainda em 1608, alguns mercadores que participaram desde o início das viagens à Insulíndia continuam a insurgir-se contra qualquer violência, a protestar que seus navios tinham sido equipados para praticar um comércio honesto, não para construir fortes ou para capturar carracas portuguesas. Nessa data, ainda mantinham a ilusão — a *fortiori* quando foi assinada em Antuérpia, em 9 de abril de 1609[185], a trégua de Doze Anos que suspendia as hostilidades entre as Províncias Unidas e o Rei Católico — de que podiam tranqüilamente arrecadar a sua parte do pacto asiático, tanto mais que a trégua nada estipulava quanto às zonas situadas a sul da linha equatorial. O Atlântico sul e o oceano Índico eram portanto zonas livres. Em fevereiro de 1610, um barco holandês, na rota da Insulíndia, fazia escala em Lisboa e pedia ao vice-rei o acordo do Rei Católico para que fosse anunciada e explicada no Extremo Oriente a trégua firmada, o que prova, entre outras coisas, que ainda havia lutas. O vice-rei pediu instruções a Madri, que não chegaram no prazo desejado, de forma que o navio holandês, que tinha ordens para esperar apenas vinte dias, deixou Lisboa sem ter recebido a

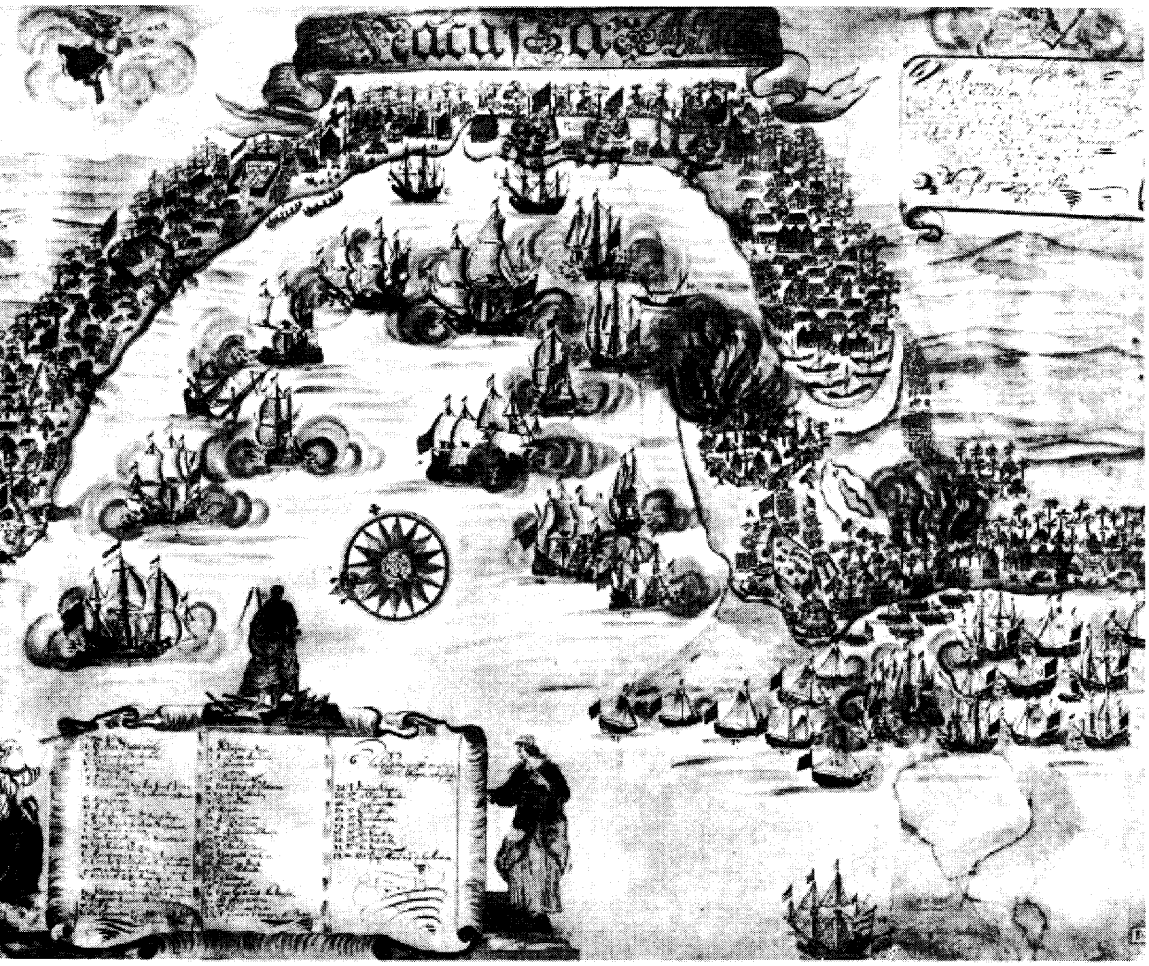
ansiada resposta[186]. Não passa de um episódio. Provará um desejo de paz por parte dos holandeses, ou simplesmente sua prudência?

De qualquer maneira, sua expansão logo assumiu o caráter de uma jovial explosão. Em 1600, um navio holandês chegava a Kiu Chiu, a ilha meridional do arquipélago japonês[187]; em 1601, 1604, 1607, os holandeses tentavam traficar diretamente em Cantão e contornar a posição portuguesa em Macau[188]; em 1603, chegam à ilha de Ceilão[189]; em 1604, fracassa um dos seus ataques a Malaca[190]; em 1605, tomam, nas Molucas, a fortaleza portuguesa de Amboim que, deste modo, foi o primeiro estabelecimento sólido da companhia das Índias[191]; em 1610, atacavam navios espanhóis no estreito de Malaca e apoderavam-se de Ternate[192].

A partir daí, a despeito da trégua, a conquista prossegue, embora seja difícil; a companhia, com efeito, tinha não só que lutar contra os portugueses e os espanhóis (estes, instalados em Manila, atuando nas Molucas, ficaram presos a Tidore até 1663)[193], mas também contra os ingleses que, sempre sem um plano bem definido, surgiam aqui e ali; por fim, mas não menos, lutar contra a massa ativa dos mercadores asiáticos: turcos, armênios, javaneses, chineses, bengalis, árabes, persas, muçulmanos do Gujerate... Como a Insulíndia constituía a principal articulação de um comércio múltiplo entre a Índia, por um lado, e a China e o Japão, por outro, dominar e vigiar essa encruzilhada foi o objetivo, mas muito difícil, adotado pelos holandeses. Um dos primeiros governadores da companhia na Insulíndia, Jan Pieterszoon Coen[194] (1617-1623, 1627-1629), terá analisado a situação com espantosa clarividência: preconizava uma ocupação efetiva e duradoura: recomendava que os adversários fossem duramente fustigados; que se construíssem fortalezas; que além de tudo se *povoasse* — nós diríamos *colonizasse.* A companhia acabou por recuar diante dos custos de tão amplo projeto e a discussão terminou em desvantagem para o imaginativo governador. Era já o eterno conflito entre o colonizador e o mercador, no qual, diremos, Dupleix nunca teve razão.

Mas a lógica das coisas conduziria pouco a pouco ao inevitável. Em 1619, a fundação de Batávia tinha concentrado num ponto privilegiado o essencial do poderio e dos tráficos holandeses da Insulíndia. E foi a partir desse ponto estável e das "ilhas das especiarias" que os holandeses teceram a imensa teia de aranha de tráficos e de trocas que depois constituiu seu império, frágil, flexível, também ele construído como o Império português, "à fenícia". Por volta de 1616 havia já construtivos contatos com o Japão; em 1624, estavam em Formosa; dois anos antes, em 1622, fracassava, é verdade, um ataque a Macau. E só em 1638 o Japão expulsou os portugueses, só consentindo em receber, a partir daí, navios holandeses, ao lado dos juncos chineses. Finalmente, em 1641 os holandeses tomam Malaca, cujo rápido declínio asseguram em proveito próprio; em 1667, submetia-se o reino de Achém, na ilha de Samatra[195]; em 1669, era a vez de Macassar[196]; em 1682, a de Bantam, velho porto próspero, rival da Batávia[197].

Mas não era possível qualquer presença na Insulíndia sem ligações com a Índia, que dominava toda uma economia-mundo asiática, do cabo da Boa Esperança a Malaca e às Molucas. Querendo ou não, os holandeses estavam condenados a ir para os portos indianos. Em Samatra e em outros lugares, onde as trocas eram de pimenta por tecidos da Índia, eles não podiam resignar-se a pagar suas compras a dinheiro ou a adquirir através de intermediário os tecidos de Coromandel ou do



Ataque, em 8 de junho de 1660, à cidade de Macassar, nas ilhas Celebes, pelos navios de guerra holandeses. Destruição e incêndio das fortificações e barcos portugueses. No entanto, os holandeses só se tornarão senhores da ilha em 1667-1669. Desenho de Fred Waldemar, B.N., C. e Pl., Y. 832 (Clichê B.N.)

Gujerate. Por isso vão para Mazulipatam em 1605, para Surate em 1696[198], embora sua instalação neste último porto, o maior da Índia, só se tenha consumado em 1621[199]. Entre 1616 e 1619, fundam feitorias em Broach, Cambay, Ahmedabad, Agra, Burhanpur[200]. No primitivo e fértil Bengala, a penetração foi lenta (mais ou menos a partir de 1650). Em 1638, os holandeses instalavam-se em Ceilão, a ilha da canela. "As margens da ilha estão cheias dela, e da melhor de todo o Oriente, de tal maneira que a sotavento da ilha sente-se o seu cheiro a 8 léguas de mar", dizia no princípio do século um dos seus capitães[201]. Mas só em 1658-1661 serão senhores da cobiçada ilha. Depois, forçarão os mercados reticentes até a costa do Malabar. Em 1665, tomam Cochim[202].

É por volta dos anos cinqüenta ou sessenta que o Império holandês assume suas verdadeiras dimensões. A expulsão dos portugueses, portanto, não se fez a galope. Frágil, certamente, seu império foi protegido por sua própria extensão: dispersava-se pelas dimensões de um espaço que ia de Moçambique a Macau e ao Japão; e não era constituído por uma matéria densa, capaz de vacilar de alto a baixo ao primeiro empurrão. Como demonstram os documentos de Fernando Cron[203], representante em Goa dos Fugger e dos Welser, o serviço de notícias por via terrestre esteve sempre adiantado com relação à marcha dos navios holandeses ou ingleses que vogavam na rota do oceano Índico. Assim, as autoridades portuguesas eram prevenidas a tempo, *via* Veneza ou Levante, das expedições holandesas projetadas contra elas. Os assaltantes, enfim, nem sempre dispuseram dos meios e dos homens para ocupar todos os pontos conquistados aos seus predecessores. Seu êxito acarretava também sua própria dispersão. Em suma, ao passo que o ataque holandês começa no fim do século XVI, em 1632 continuam a chegar pimenta e especiarias diretamente a Lisboa[204]. Só com a tomada de Malaca, em 1641, o Império português da Ásia será verdadeiramente posto fora de jogo.

Os holandeses, de modo geral, alojaram-se no lugar dos outros. Em 1699, Bonrepaus, o embaixador de Luís XIV, acusava-os de terem construído sua fortuna tanto "quanto possível sobre as ruínas dos europeus que os tinham precedido para assim se aproveitarem do trabalho que os outros tinham tido para amansar os índios, domá-los ou fazê-los experimentar o comércio"[205]. Mas, se a Holanda não tivesse atacado e depois arruinado o Império português, o inglês sozinho teria se encarregado de fazê-lo, conhecedor, por experiência, do oceano Índico e da Insulíndia. Drake, em 1578, e Lancaster, em 1592, não tinham dado a volta ao mundo?[206] Os ingleses não tinham criado sua Companhia das Índias Orientais, em 1600, dois anos antes da V. O. C.? Não tinham capturado, várias vezes, carracas portuguesas ricamente carregadas?[207] Essas carracas enormes, os maiores barcos existentes então no mundo, eram incapazes de se deslocar depressa e de utilizar de forma completa o seu poder de fogo; por outro lado, sofriam duramente com as intermináveis viagens de retorno: fome, doença, escorbuto faziam parte da viagem.

Se os holandeses não tivessem derrubado o Império português, os ingleses ter-se-iam encarregado muito bem da tarefa. Aliás, os holandeses, assim que ocuparam o lugar, logo tiveram de o defender contra esses adversários tenazes. Foi-lhes difícil afastá-los do Japão e da Insulíndia, impossível vedar-lhes a Índia e jogá-los francamente para oeste do oceano Índico, na direção da Pérsia e da Arábia. Foi necessária a violência, em 1623, para os expulsar de Amboim[208]. E os ingleses ficaram ainda

durante muito tempo na Insulíndia, compradores de pimenta e de especiarias, vendedores obstinados de algodões das Índias no mercado aberto de Bantam.

A coerência dos tráficos no Império holandês

A maior riqueza da Ásia são os tráficos que ligam zonas economicamente diferentes, muito afastadas umas das outras, o que os franceses chamam de *comércio de Índia em Índia,* os ingleses de *country trade,* os holandeses de *inlande handel.* Nessa cabotagem de longas distâncias, uma dada mercadoria comanda uma outra, esta vai à frente de uma terceira e assim sucessivamente. Encontramo-nos no *interior* das economias-mundos asiáticas que formam um conjunto vivo. Os europeus introduziram-se nelas, e muito antes do que se costuma dizer. Primeiro os portugueses, depois os holandeses. Mas estes últimos, talvez por causa de suas experiências européias, perceberam melhor do que outros a maneira como os tráficos do Extremo Oriente se articulavam entre si. Diz o abade Raynal[209]: "Conseguiram [assim] apoderar-se da cabotagem da Ásia, tal como já estavam de posse daquela da Europa", na realidade por considerarem essa "cabotagem" um sistema coerente, em que era necessário apropriar-se das mercadorias-chave e dos mercados-chave. Os portugueses, que não o ignoravam, não tinham, no entanto, conseguido chegar a essa perfeição.

As trocas do Extremo Oriente, tal como as outras, incidem nas mercadorias, nos metais preciosos, nos títulos de crédito. Os metais preciosos intervêm sempre que as mercadorias não são suficientes para o escambo. Por sua vez, o crédito intervém sempre que a moeda, devido a seu volume restrito ou a sua fraca velocidade de circulação, não estão apta a equilibrar no momento as balanças comerciais. Todavia, no Extremo Oriente, os mercadores europeus não dispõem do crédito exuberante a que estão habituados na Europa. Para eles, o crédito é compensação, mais paliativo do que motor. Quando é preciso, dirigem-se aos prestadores do Japão[210] ou da Índia (de Surate)[211], mas esses "banqueiros" estão muito mais a serviço dos intermediários locais do que dos mercadores e agentes do Ocidente. Por fim, impõe-se o recurso aos metais preciosos, principalmente à prata que os europeus extraem da América, que é o "abre-te Sésamo" dessas trocas.

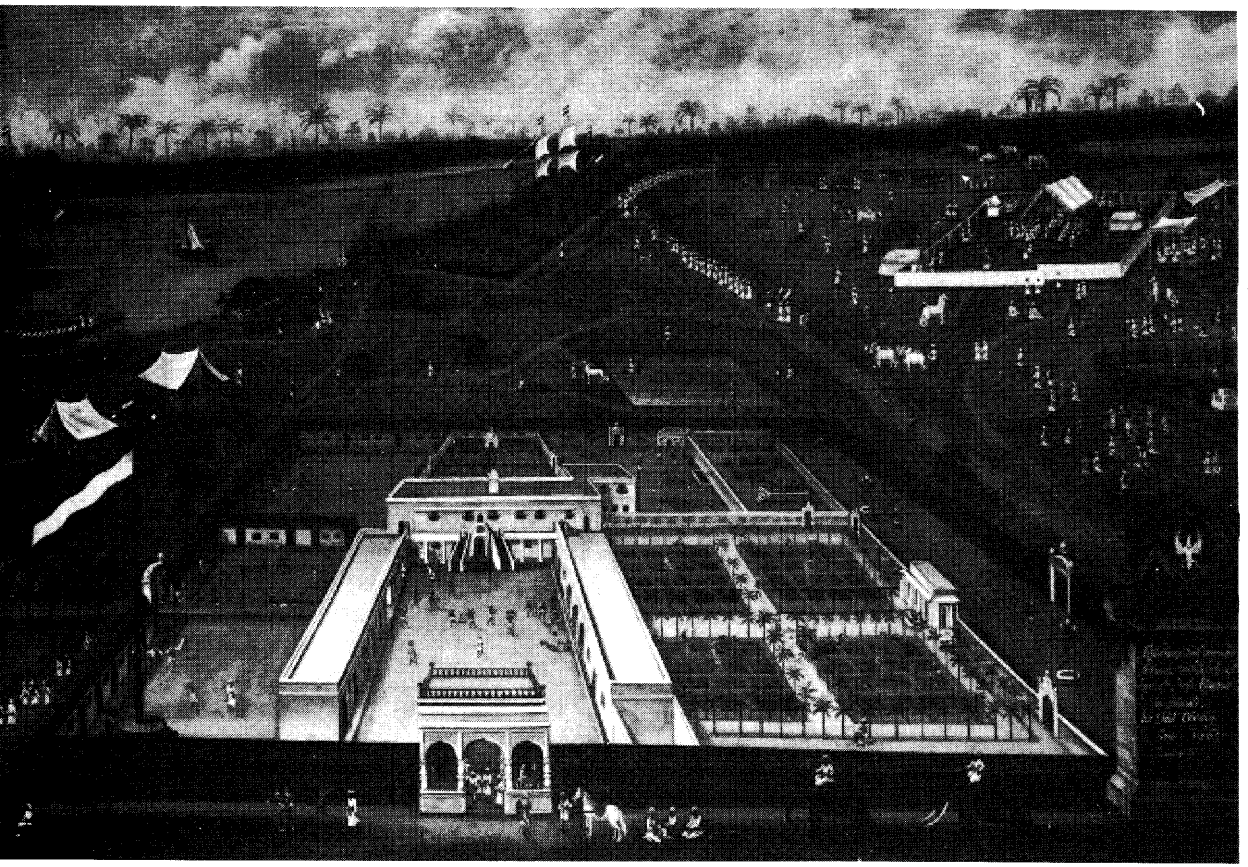
Essas importações do Ocidente, porém, ainda não são suficientes. Daí os holandeses recorrerem a todas as fontes locais de metais preciosos que os tráficos do Extremo Oriente lhes oferecem. Utilizaram, assim, o ouro chinês (especialmente para suas compras na costa de Coromandel) enquanto permaneceram em Formosa (alcançada em 1622, depois retomada pelo corsário Coxinga, em 1661); o reforço de prata das minas japonesas desempenhou um papel decisivo, de 1638 a 1668, ano em que foi proibida sua exportação; o comércio holandês torna-se então comprador de *koubangs,* as moedas de ouro japonesas. Quando estas foram desvalorizadas, por volta dos anos 1670, continuando a ser avaliadas pelos japoneses nas suas transações ao preço anterior, a companhia diminuiu suas compras de ouro e voltou-se inteiramente para as exportações de cobre nipônico[212]. Naturalmente, não ignorou o ouro produzido em Samatra ou em Malaca e até, de vez em quando, as moedas de

ouro e de prata que o comércio do Levante continuava a despejar para a Arábia (em Moka)[213], para a Pérsia e para a Índia de Noroeste. Serviu-se até mesmo do metal branco que o galeão de Acapulco regularmente levava para Manila[214].

Nesse contexto, a longa crise que, a partir de meados do século, desvia os holandeses do mercado persa da seda, tem um significado diferente do que à primeira vista lhe poderia ser atribuído. Com efeito, em outubro de 1647, um correspondente do chanceler Séguier informa que os holandeses já não "acham vantajoso ir buscar sedas nas Índias Orientais", uma vez que deram ordem a seus correspondentes em Marselha de comprar e enviar para eles a maior quantidade possível"[215]. E, efetivamente, os navios holandeses que partiram das Índias em 1648 não trouxeram uma única peça de seda persa[216]. Sendo o mercado persa controlado na origem por mercadores armênios, pensei durante algum tempo que essa crise poderia dever-se a esses espantosos mercadores, que tinham resolvido levar eles próprios as peças de seda até Marselha. Mas essa explicação provavelmente não basta. Os holandeses, em discussão com o xá do Irã desde 1643 (só em 1653 chegaram a acordo com ele), estavam na verdade pouco desejosos de ficar com grandes quantidades de seda persa (cujo preço, além do mais, estava subindo) porque queriam manter, custasse o que custasse, uma balança favorável a seu comércio e, portanto, obter retornos da Pérsia em moedas de ouro e de prata[217]. Dispunham, por outro lado, da seda da China e mais ainda da seda de Bengala[218], que, em meados do século, começava pouco a pouco a ocupar um lugar maior nos retornos da companhia para a Europa. Assim, não foi a V. O. C. que sofreu a crise da seda persa, pelo contrário, provocou-a, para conservar uma das fontes de abastecimento em espécies metálicas. Em suma, os holandeses tiveram que reajustar continuamente sua política monetária, conforme os acidentes de uma conjuntura mutável, tanto mais que tudo se atrapalhava, no dia-a-dia, com as variações de equivalência entre as inúmeras moedas da Ásia.

Em contrapartida, o sistema das compensações mercantis estabelecido pela companhia funcionou quase sem problemas até os anos 1690, quando começarão tempos difíceis. Mas, até então, os circuitos e redes do comércio holandês na Ásia, tal como os descreve o longo e minucioso relatório de Daniel Braams[219] (em 1678, precisamente no momento em que, por uma ironia do destino, a máquina boa demais está em via de se desmantelar), engrenam-se num sistema coerente, baseado, tal como na Europa, na eficácia das ligações marítimas, do crédito e dos adiantamentos da metrópole e na procura sistemática de situações de monopólio.

Fora do acesso privilegiado ao Japão, o único monopólio eficaz e duradouro dos holandeses foi o das especiarias finas: macis, noz-moscada, cravo, canela. A solução foi sempre a mesma: encerrar a produção num pequeno território insular; mantê-la solidamente, reservar para si o mercado, impedir culturas análogas em outros lugares. Amboim tornou-se assim exclusivamente a ilha do cravo, Banda a da noz-moscada e do macis, Ceilão a da canela, e a monocultura organizada torna essas ilhas estritamente dependentes da importação regular de víveres e têxteis. Entretanto, os craveiros-da-índia que cresciam nas outras ilhas das Molucas eram sistematicamente arrancados, se necessário contra o pagamento de uma pensão ao soberano local; Macassar, nas Celebes, foi conquistada com dura luta (1669) porque a ilha, abandonada a si própria, poderia servir de escala ao livre comércio das especiarias; Cochim, na Índia, foi também ocupada, "embora sua posse custe mais



Feitoria da V. O. C. em Bengala. Tela de 1665. (Rijksmuseum, Amsterdam)

do que dá à companhia"[220], mas era o meio de impedir a produção concorrencial de uma canela de segunda qualidade, mas de preço mais baixo. Mesmo em Ceilão, ilha muito grande, guardada à custa de dispendiosas guarnições, as plantações de canela só serão autorizadas em pequenas superfícies, a fim de limitar a oferta. É pois pela violência e por um vigilância rigorosa que a companhia mantém seus monopólios, com eficácia, uma vez que, ao longo de toda a sua existência, seus lucros em especiarias finas se mantiveram elevados[221]. Dizia um francês, em 1697[222]: "Não há amantes tão ciumentos das suas amadas como os holandeses o são do comércio das suas especiarias".

Quanto ao resto, a superioridade holandesa deve-se à disciplina sempre exemplar dos seus agentes, à realização de planos a longo prazo. O historiador, mesmo que se impressione com tanta brutalidade, não pode deixar de se divertir com a imbricação calculada e surpreendente, até risível, das compras, dos carregamentos, das vendas e das trocas. As especiarias finas não se vendem bem apenas na Holanda; a Índia as consome duas vezes mais do que a Europa[223] e, no Extremo

Oriente, elas são uma moeda de troca incomparável, a chave de muitos mercados, como o trigo ou os mastros do Báltico o são na Europa. E há muitas outras moedas de troca, desde que se tenha o cuidado de assinalar os lugares e os seus tráficos privilegiados. Por exemplo, os holandeses compram enormes quantidades de tecidos indianos de todas as qualidades, em Surat, na costa de Coromandel, em Bengala. Em Samatra, trocam-nos por pimenta (ocasião, se a política ajudar, para estabelecer um contrato privilegiado), ouro, cânfora; no Sião, vendem os tecidos de Coromandel sem grande lucro (há demasiada concorrência), mas também especiarias, pimenta, coral, e trazem estanho, cuja produção é reservada a eles por privilégio, que revendem depois na Europa, mais uma impressionante quantidade de peles de veado, muito apreciadas no Japão, elefantes, solicitados em Bengala, e muito ouro[224]. O escritório de Timor tem gestão deficitária, mas a madeira de sândalo que de lá se extrai coloca-se magnificamente na China e em Bengala[225]. Quanto a Bengala, alcançada tardiamente mas explorada com vigor, fornece seda, arroz e muito salitre, que é um lastro perfeito para os retornos à Europa, tal como o cobre do Japão e o açúcar dos diferentes mercados produtores[226]. O reino do Pegu tem também os seus atrativos: nele se encontram laca, ouro, prata, pedras preciosas, e se vendem especiarias, pimenta, sândalo, tecidos de Golconda e de Bengala... Poderíamos prosseguir ainda por muito tempo essas enumerações: todas as oportunidades são boas para os holandeses. Não é espantoso que chegue a Amsterdam trigo produzido no Cabo, na África do Sul? Ou que Amsterdam se torne um mercado para os *cauris* trazidos de Ceilão e de Bengala e que encontram na Europa os seus apreciadores, incluindo os ingleses, para o comércio na África Negra e a compra de escravos destinados à América? Ou ainda que o açúcar da China ou de Bengala, por vezes do Sião, depois, a partir de 1637, o de Java, seja alternadamente pedido ou recusado por Amsterdam, conforme seu preço seja ou não capaz de rivalizar, na Europa, com o do açúcar do Brasil ou das Antilhas? Quando o mercado da metrópole se fecha, o açúcar dos armazéns de Batávia é oferecido à Pérsia, a Surate ou ao Japão[227]. Nada mostra melhor como a Holanda do século de ouro já vive à medida do mundo inteiro, atenta a uma espécie de arbitragem e de exploração permanentes do mundo.

SUCESSO NA ÁSIA, INSUCESSO NA AMÉRICA

Para a V. O. C., o problema dos problemas é destacar das suas operações na Ásia o contingente de mercadorias de que a Europa necessita ou, mas exatamente, que ela aceitará consumir. É o problema dos problemas porque a V. O. C. é um motor a dois tempos, Batávia-Amsterdam, Amsterdam-Batávia, e assim por diante. Ora, a passagem mercantil de uma economia-mundo (Ásia) para outra economia-mundo (Europa) é em si dificultosa, assim o dizem a teoria e a experiência, e ainda por cima os dois quadros um ao outro incessantemente, como dois pratos de uma balança com cargas desiguais: basta um peso suplementar em um ou em outro para que o equilíbrio se rompa. Por exemplo, a intrusão européia na Ásia, ao desenvolver-se, fez subir os valores de compra da pimenta e das especiarias que foram durante muito tempo os preços decisivos para as relações entre os dois continentes. Pyrard de Laval observa, em 1610, que "aquilo que antigamente só custava um soldo aos portugueses custa-lhes agora [aos holandeses] quatro ou cinco"[228]. Inversamente, os preços de venda baixam por si só na Europa, com o acréscimo de chegadas dos alimentos exóticos. Estava portanto bem longe o ano bendito de 1599, em que se pagava, em Banda, 45 reais de oito por uma "barra" (isto é, 525 libras de peso da Holanda) de cravo e 6 reais a barra de moscada. Nunca mais se veriam tais preços[229].

O tempo das lutas e do sucesso

Na Ásia, o monopólio das especiarias, a fixação autoritária dos preços, a vigilância das quantidades comercializadas (destruindo, se fosse o caso, as mercadorias em excesso)[230] deram durante muito tempo aos holandeses a vantagem sobre os seus rivais europeus. Mas na Europa a concorrência se reforça com a criação de companhias rivais (todas, ou quase todas, subvencionadas por capital holandês que assim reage contra o monopólio da V. O. C.); ou por efeito do aparecimento no mercado de produtos análogos aos do Extremo Oriente, mas de outra origem, tais como o açúcar, o cobre, o índigo, o algodão, a seda... Assim, nem todo o jogo está feito ou ganho de antemão. E um viajante holandês[231] explica ainda, em 1632: "Não devemos nos iludir, quando chegássemos ao ponto de excluir os portugueses [senhores ainda, nessa época, de Goa, Malaca, Macau, todos obstáculos importantes] não seria possível que este fundo da Companhia [holandesa] bastasse por si só para a sexta parte do comércio. Por outro lado, quando conseguíssemos reunir fundos suficientes para o fazer, ver-nos-íamos no embaraço de não podermos consumir todas as mercadorias que de lá se tirassem, nem nos desfazer delas".

Além disso, uma política monopolista de coerção e de vigilância custa caro. Em Ceilão, por exemplo, onde a tarefa é particularmente árdua pois o interior montanhoso da ilha pertence ao rei de Kandi, que "nunca foi domado, nem pelos portu-

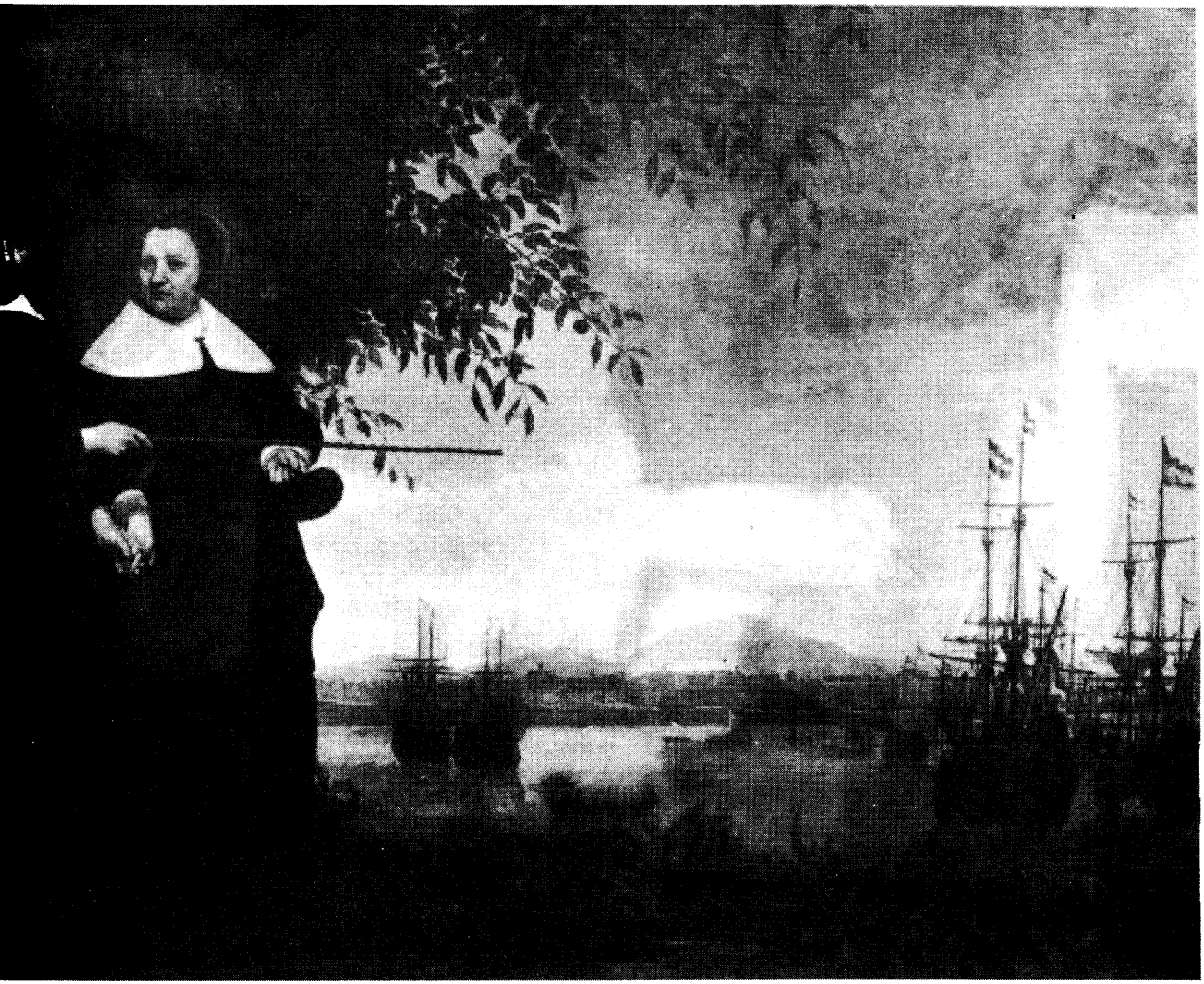
gueses, nem pelos holandeses", a guarnição e a manutenção dos fortes comem quase "todo o ganho obtido com a venda da canela" colhida na ilha[232]. E os camponeses, um dia, sublevam-se contra a companhia, por causa dos salários miseráveis que lhes é pago. Nas ilhas de Banda, onde o monopólio holandês fora obtido pela violência, pela guerra, pela deportação dos indígenas como escravos para Java, a V. O. C. registrou, de início, grandes déficits[233]. A produção, com efeito, tinha baixado intensamente e teve que se reorganizar em novas bases: em 1636, a população autóctone não excedia 560 pessoas para 539 holandeses e 834 estrangeiros livres, de maneira que 1 912 escravos tiveram que ser "importados" de Bengala ou do reino de Arakan[234].

Para estabelecer, consolidar, manter os seus monopólios, a V. O. C. viu-se envolvida em longos empreendimentos, que só se realizarão mais ou menos com a conquista de Macassar (1669) e o controle, depois a aniquilação, do grande porto de Bantam (1682). Não pára de lutar contra a navegação e o comércio dos indígenas, de golpear, de deportar, de se perder em operações policiais e em guerras coloniais. Em Java, a luta contra os Estados locais, contra Mataran ou contra Bantam é uma tragédia contínua. Em torno de Batávia, os campos próximos, até mesmo os subúrbios, não são seguros[235]. Isso não impede o sucesso, mas aumenta seu custo. Em Java, as plantações de cana-de-açúcar (a partir do primeiro terço do século XVII) e de cafeeiros (a partir de 1706-1711) são um êxito[236]. Mas, mesmo assim, é necessário fazer as culturas sob controle e, em 1740, a sublevação ferozmente reprimida dos chineses acarreta uma crise irremediável na produção do açúcar; a ilha levará mais de dez anos para se recompor, e se recomporá mal[237].

A história da companhia, logicamente, é a soma das vantagens e das desvantagens. No geral, o balanço no século XVII é favorável. E é durante os três ou quatro decênios que se seguem ao ano de 1696 — ruptura que se evidencia nos cálculos tirados da contabilidade pouco clara da V. O. C. — que a situação se deteriora insistentemente. Kristof Glamann[238] acha que se verificou então uma verdadeira revolução, terrivelmente perturbadora da ordem estabelecida, ao mesmo tempo nos tráficos da Ásia e nos mercados da Europa.

Na Europa, o fato decisivo foi o fim da primazia da pimenta, patente a partir de 1670. Em compensação, as especiarias finas mantêm-se a bom nível e até progridem relativamente, os tecidos das Índias, sedas e algodões, estampados ou crus, vão ocupando um lugar cada vez maior e novas mercadorias se impõem: chá, café, laca, porcelana da China.

Se tivesse havido somente essas mudanças, é de se pensar que a V. O. C., que seguiu o movimento tal como as outras companhias das Índias, teria se adaptado sem grande custo. Mas houve também um desregramento das antigas rotas e mercados e abriram-se brechas nos circuitos muito usados da companhia. Como acontece nesses casos, o velho sistema, ao sobreviver a si próprio, às vezes atrapalhou a necessária adaptação. Assim, a novidade essencial foi sem dúvida alguma a ampliação do comércio do chá e a abertura da China a todos os mercadores estrangeiros. A companhia inglesa rapidamente se envolveu, a partir de 1698, num comércio direto (e portanto a dinheiro)[239], ao passo que a V. O. C., habituada a receber as mercadorias chinesas pelos juncos que iam a Batávia comprar sobretudo pimenta e um pouco de canela, madeira de sândalo, coral, ateve-se a um comércio indireto de



Um mercador holandês mostra à sua mulher navios da V. O. C. na baía de Batávia. Detalhe menor de um quadro de A. Cuyp, 1620-1691. (Rijksmuseum, Amsterdam)

troca de mercadorias que evitava o recurso ao dinheiro sonante. Finalmente, a ligação Bengala-China, chá por algodão e por dinheiro, depois por ópio, se fará em benefício dos ingleses. Golpe tanto mais severo para a Companhia holandesa quanto as guerras intestinas da Índia haviam entretanto arruinado a costa de Coromandel, domínio que fora o dos seus sucessos.

A V. O. C., exposta a todas essas concorrências, não estava armada para resistir a elas? Os dados estatísticos mostram que ela foi capaz, no século XVIII e quase até ao último dia da sua existência, em 1798[240], de enviar para a Ásia quantidades cada vez maiores de metal branco. Ora, o metal branco, num Extremo Oriente transformado e abalado, continua sendo a chave de todos os problemas. E, no en-

tanto, a V. O. C., ao longo de todo o século XVIII, não pára de se deteriorar, sendo difícil discernir a explicação de tal declínio.

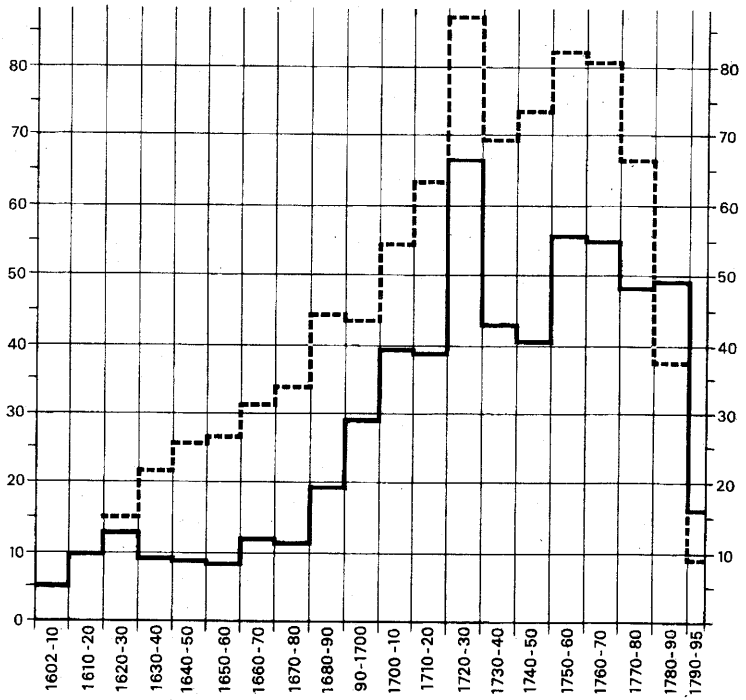
Grandeza e decadência da V. O. C.

Quando é que se acentua o refluxo? O estudo da contabilidade da companhia salienta o valor de ruptura do ano de 1696. Mas não será uma data demasiado rigorosa? K. Glamann[241] dá uma margem de cerca de quarenta anos de um lado e outro do ano 1700, o que é mais sensato.

Aliás, os contemporâneos tiveram bem tarde a percepção de uma deterioração grave. Assim, em 1721, na Dunquerque que Luís XIV, para conseguir a paz, sacrificará a Inglaterra ainda cobiçosa, embora sobre ela se levante então um sol inteiramente novo, dois homens conversam, um, minúsculo personagem, informador do diretor-geral Desmaretz, o outro Mylord Saint-John. Escreve o francês: "Tendo-lhe respondido que a recuperação do seu comércio das Índias [o dos ingleses] pela perda dos holandeses é um remédio certo para apaziguar a nação britânica e a levar a concordar, ele diz-me simplesmente que os ingleses eram capazes de vender a camisa para o conseguir"[242]. Portanto, acham que ainda não o conseguiram! Doze anos mais tarde, em 1724, Uztáriz, bom juiz, não hesitava em escrever: "A sua companhia das Índias [a dos holandeses] é tão poderosa que o comércio das outras companhias da Índia é pouca coisa comparado com o seu"[243].

Os números que conhecemos não esclarecem verdadeiramente o problema, mas pelo menos dizem da dimensão da empresa. De início, em 1602, ela dispõe de um capital de 6,5 milhões de florins[244] dividido em ações de 3 000 florins — isto é, dez vezes mais do que a Companhia inglesa, criada dois anos antes e que tanto sofreria com essa falta de fundos[245]. Um cálculo de 1699 garante-nos que o capital inicial, que depois não será reembolsado nem aumentado, corresponde a 64 toneladas de ouro[246]. Falar da V. O. C. é, desde logo, deparar com números vultosos.

Não é de estranhar, portanto, que em 1657 e em 1658, anos recorde, a companhia tenha expedido para o Extremo Oriente dois milhões de florins em ouro, em prata e em lingotes[247]. Sem surpresa, ficamos sabendo que em 1691 ela mantinha pelo menos 100 navios[248], até mais de 160 segundo um documento francês sério (1697), de 30 a 60 peças de canhão cada um[249]. Atribuindo-lhes em média tripulações de 50 homens[250], chegamos a um total de 8 000 marinheiros. A estes somam-se os soldados das guarnições, os quais compreendem ainda "muitas pessoas armadas da região e que eles [os patrões holandeses] mandam marchar à frente quando há combate". Em tempo de guerra, a companhia pode acrescentar às suas forças 40 barcos: "Há várias cabeças coroadas na Europa para quem seria difícil fazer o mesmo"[251]. J.-P. Ricard (1722) extasia-se ao verificar *de visu* que "só a Câmara de Amsterdam" utiliza nos seus armazéns mais de 1 200 pessoas, "tanto na construção dos navios como em tudo o que é preciso para os equipar". Há mesmo um detalhe que o impressiona: "Há 50 homens que não fazem mais nada durante o ano inteiro senão selecionar e expurgar as especiarias"[252]. Claro que números globais serviriam melhor aos nossos propósitos. Mas Jean-François Melon[253], o antigo secretário de



Os navios holandeses empregados no comércio de Índia em Índia
(Segundo F. S. Gaastra)

1641	56 barcos
1651	60
1659	83
1670	107
1680	88
1700	66
1725	52
1750	43
1775	30
1794	?

22. CONTABILIZAR O DESTINO DA V. O. C.

Uma equipe de historiadores holandeses (Bruyn, Schöffer, Gaastra) começou a contabilizar a atividade da V. O. C. nos séculos XVII e XVIII. Segundo o quadro acima, por volta de 1680-1690 começa a diminuir o número de navios da V. O. C. empregados no Extremo Oriente, sinal da regressão do comércio de Índia em Índia. O gráfico indica, em traço contínuo, as expedições de metais preciosos da metrópole para a Ásia; em linha pontilhada, os retornos de mercadorias, avaliadas a preço de partida, *em milhões de guilders. A expansão comercial parece contínua. Mas a relação entre as duas curvas é, por enquanto, difícil de estabelecer, pois não leva em conta as mercadorias expedidas da metrópole nem os metais monetários provenientes do comércio de Índia em Índia.*

Law, diz-nos (1735): "Todos esses grandes estabelecimentos ocupam apenas 80 000 homens", como se tal número não fosse prodigioso! Número sem dúvida inferior à realidade: por vola de 1788, a companhia morre literalmente sob a abundância de seus empregados e Oldecup[254], cônsul russo em Amsterdam, avança o número de 150 000 pessoas. De qualquer maneira, há um resultado[255] que emerge de uma pesquisa já muito adiantada: nos séculos XVII e XVIII, um milhão de pessoas transitaram nos barcos da V. O. C., isto é, 5 000 por ano. É difícil, a partir desses números, imaginar a população holandesa da Ásia, mas ela é certamente muito superior à população portuguesa que, no século XVI, representaria, no total, 10 000 pessoas[256], às quais se acrescentava, tal como para os holandeses, a massa dos auxiliares e criados indígenas.

Falou-se também de enormes dividendos, em média 20%. Savary calculou 22%, entre 1605 e 1720[257]. Mas é preciso examinar as coisas com mais atenção. Em 1670 ocorreram retornos consideráveis e, na euforia que se segue à vitória do rei de Macassar, procede-se a uma "distribuição" que se eleva a 40%. As ações sobem logo na bolsa "a 510%" — sendo 100 a paridade por ocasião da criação da V. O. C., em 1602. É um belo salto, pois Pomponne observa: "... desde que estou aqui, nunca tinham passado de 460". Mas, segundo nosso informante, "essa grande remuneração e as novas vantagens não funcionam, pois havendo passado um ano do preço diferente pelo qual as ações foram vendidas e das remunerações que foram feitas há 30 anos, aqueles a quem elas pertencem tiraram do seu dinheiro o juro a mais de 3 ou 4%"[258]. Para que esta frase confusa se torne clara, é preciso levar em conta que a "remuneração" não é calculada sobre a cotação da ação na bolsa, mas pelo valor nominal, 3 000 florins. Possuo uma ação que vale 15 300 florins, em 1670, recebo um cupom de 40% sobre o "velho capital", isto é, 1 200 florins — juro excepcional de 7,48%. Em 1720, por uma ação cotada a 36 000, a remuneração, que nesse ano foi também de 40%, representava 3,33% de juro[259].

Isso significa que:

1) a companhia privou-se das vantagens que teriam resultado de um aumento do seu capital. Por quê? Nenhuma resposta nos é fornecida. Talvez para não incrementar o papel dos acionistas regularmente mantidos à margem? É possível;

2) por volta de 1670, segundo as cotações da bolsa, o capital total das ações é da ordem dos 33 milhões de florins. Será porque essa soma, por si só, é baixa demais para a especulação selvagem dos holandeses, que, em Amsterdam, se investe e se joga amplamente nos valores ingleses?

3) enfim, se os 6,5 milhões primitivos renderam em média 20% ao ano, os acionistas receberam bem mais que um milhão de florins por ano. Historiadores e observadores contemporâneos concordam, porém, ao dizer que a distribuição dos dividendos (por vezes pagos em especiarias ou em obrigações do Estado) não contou muito para as dificuldades da V. O. C. Ora, um milhão de florins não seria desprezível se os lucros da companhia fossem tão modestos como alguns dizem.

Com efeito, esse é o problema. Quais são os lucros da companhia? A resposta parece impossível, não apenas porque a investigação ainda é insuficiente e porque a documentação, algumas vezes, desapareceu; não apenas porque a contabilidade conservada não corresponde às normas atuais dos balanços e omite, tanto no ativo como no passivo, artigos importantes (capital fixo, por exemplo, edifícios e navios,

mercadorias e dinheiro contado que viajavam por mar, capital dos acionistas, etc.[260]); mas sobretudo porque o próprio sistema de contabilidade impede qualquer balanço de conjunto e, conseqüentemente, um cálculo preciso dos lucros reais. Por razões práticas (sobretudo distância, dificuldade de conversão das moedas, etc.), a contabilidade fica prisioneira da bipolaridade estrutural da empresa: há as contas da *factory Nederland,* para falar a linguagem de Glamann, que efetua anualmente o balanço global das contabilidades das seis câmaras; há as contas do governo da Batávia, que recebe a escrita de todas as feitorias do Extremo Oriente e elabora então o balanço anual das atividades de ultramar. A única ligação entre as duas contabilidades separadas é que as dívidas de uma são eventualmente pagas pela outra, mas cada uma delas ignora o funcionamento interno da outra, as realidades que afetam seus excedentes ou seus déficits.

Johannes Hude[261], presidente dos *Heeren XVII* no fim do século XVII, tinha tanta consciência disso que trabalhou numa revisão completa do sistema. Não a levaria a termo. Por mil razões e dificuldades reais. Mas talvez também porque os diretores da companhia não estavam muito interessados em prestar ao público contas claras. Desde a origem, com efeito, houve conflito entre os *Heeren XVII* e os acionistas, que reclamavam contas e consideravam insuficientes os seus dividendos. E, contrariamente à Companhia inglesa que desde o início se viu em dificuldades por causa de pedidos dessa ordem (e por causa dos reembolsos exigidos pelos acionistas, pouco interessados em financiar as operações militares na Ásia), a Companhia holandesa teve sempre a última palavra, seus acionistas só podendo recuperar os fundos vendendo de novo suas ações no mercado bolsista. Em suma, as contas elaboradas pela direção da companhia foram talvez apresentadas de maneira a dissimular muitos dos aspectos da empresa.

Dos balanços estudados, o que ressalta, para nossa grande surpresa, é a exigüidade dos lucros durante o século das transações fáceis — o século XVII. O autor da presente obra sempre afirmou que o *comércio longínquo* era uma espécie de superlativo na história das empresas comerciais. Ter-se-ia enganado? Afirmou que era uma ocasião para alguns privilegiados realizarem, em proveito próprio, acumulações consideráveis. Ora, onde não há lucros, ou os lucros são muito pequenos, poderá haver enriquecimentos particulares? Em breve voltaremos a essa dupla questão.

Por que a falência do século XVIII?

O melhor resumo contábil do problema nos é fornecido pelos cálculos de B. van der Oudermeulen[262], em 1771, elaborados para certos anos a partir de documentos hoje desaparecidos. Entre 1612 e 1654, o total dos lucros realizados teria sido de 9 700 000 florins em 22 anos, isto é, um lucro anual modesto, ligeiramente inferior em média a 441 000 florins. A companhia ganharia então três vezes menos do que seus acionistas; é admissível? De 1654 a 1674, a massa dos lucros eleva-se para 11 300 000, isto é, um lucro anual de 538 000 florins. De 1674 a 1696, o total é de 19 000 000, o lucro anual de 826 000. Depois de 1696, começa a decrescer; em

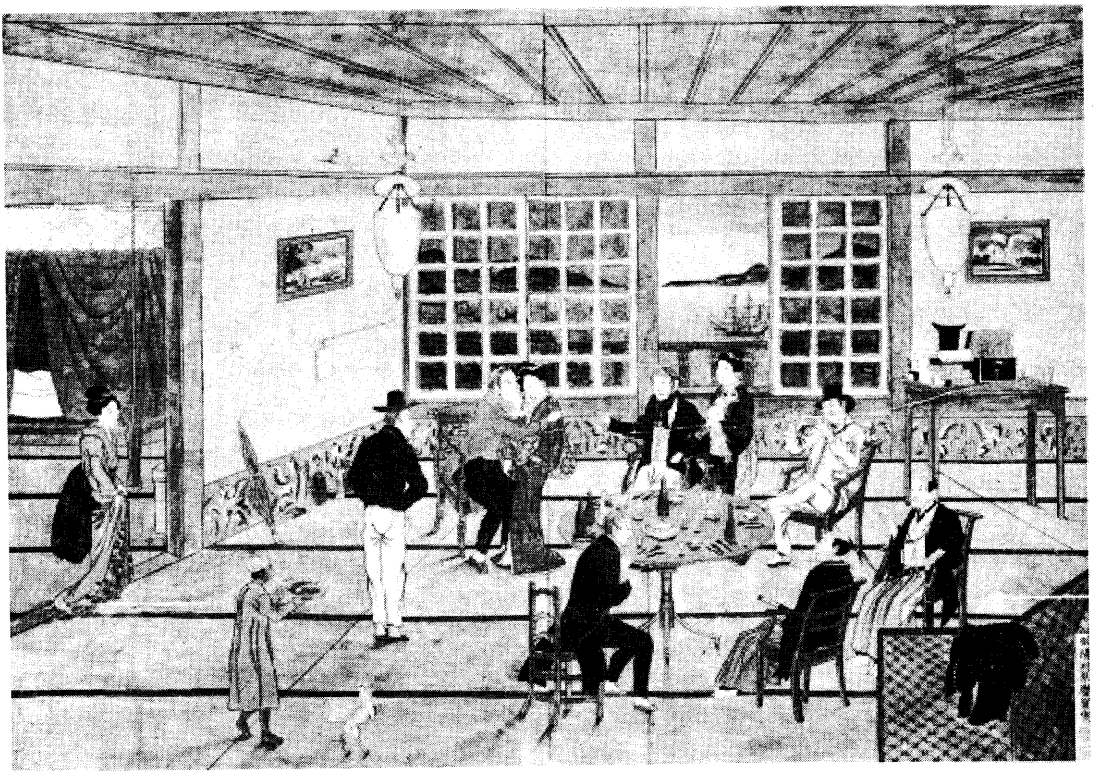
Como os chineses representam os holandeses. Porcelana da Companhia das Índias, Época Khang-Hi, antiga coleção Espírito Santo em Lisboa. (Foto Connaissance des Arts)

1724, passaríamos pela situação zero. A seguir, a companhia não pára de se endividar, e galhardamente. Chega mesmo a contrair empréstimos para pagar dividendo aos acionistas; são procedimentos de falidos. No verão de 1788, a situação será simplesmente catastrófica: "A Companhia das Índias Orientais emitiria 15 milhões de letras de câmbio sobre o Estado pagáveis em quatro ou cinco anos. Foi o que lhe permitiu sobreviver. Mas, na realidade, sua dívida, que é de 90 milhões [de florins], viu-se elevada a 105"[263]. Por que a V. O. C. chegou a tal desastre financeiro?

A única explicação plausível — mas será possível haver uma só explicação? — é a apresentada por Kristof Glamann[264]: houve decréscimo do comércio de Índia em Índia, pelo menos dos lucros que esse comércio sustentador fornecia. É fato que o pólo Batávia se endivida continuamente e que os *Heeren XVII* compensam suas perdas, durante algum tempo, com os lucros ainda florescentes da *factory Nederland* (em parte favorecida pela subida dos preços) e, a seguir, deixando aumentar sua própria dívida. Mas como explicar o recuo do *inlandse handel*? Enquanto tudo está em alta, na segunda metade do século XVIII, esse comércio só pode deteriorar-se devido à própria conjuntura. K. Glamann acha[265] que a culpa é sobretudo da concorrência das outras companhias, particularmente a inglesa, e da revolução dos tráficos e dos mercados, mal compreendida pelos responsáveis de Batávia. Assim, os *Heeren XVII* procuraram em vão persuadi-los da superioridade do comércio direto com a China, sem escala na Insulíndia. Com isso, a concorrência inglesa certamente foi facilitada[266].

Mas o recuo holandês deve-se às famosas fraudes dos agentes da V. O. C. Ao contrário da *India Company* inglesa, a companhia holandesa não lhes deu o direito de fazer, por sua conta, o comércio de Índia em Índia. E a corrupção, que nunca esteve ausente das Índias holandesas, se instaura. Será de crer que, no início, a companhia teve servidores excepcionais? O abade Raynal[267], na sua célebre obra *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* (1770), afirma que não houve nas suas fileiras fortunas ilícitas e fraudulentas antes de 1650, que os holandeses desses primeiros decênios eram de uma frugalidade e de uma integridade sem par. Será possível? Em 1640 já J.-B. Tavernier permitia-se duvidar disso e conhece-se pelo menos o caso de Pieter Neys, governador de Fort Zeelandia, em Formosa, em 1624, que, tão estúpido quanto venal, declarava com simplicidade que não tinha ido para a Ásia para comer feno[268]. De qualquer maneira, o luxo e a corrupção correm soltos na segunda metade do século. Os documentos oficiais assim o demonstram (1653, 1664)[269]. Daniel Braams só o diz a meia voz no seu relatório de 1687. Chega, no entanto, a falar de "servidores da companhia pouco honestos" ou, mais pudicamente, da concorrência de "outros negociantes", da impossibilidade "de impedir que particulares prejudiquem o comércio da companhia" por causa da quantidade de portos cômodos nessa costa da Insulíndia e dos "grandes lucros... [que] os incitam mais a fraudar tanto quanto possam"[270].

Mudança econômica, portanto, cuja gênese não é clara, mas também mudança na sociedade colonial que vive a milhares de léguas da Holanda e choque mais do que provável entre essa sociedade e a oligarquia de Amsterdam. De um lado, tranqüilos beneficiários de rendas, imbuídos da sua importância e da sua respeitabilidade; do outro, meios coloniais de menor *standing,* agentes promovidos, de certa ma-



Na ilha de Deshima, durante os meses de detenção na escala, os holandeses distraem-se como podem, com cortesãs japonesas. Garrafas não faltam. Ambiente japonês, chão coberto de tatames, mas mesas e cadeiras ocidentais. Tóquio, Gijutsu Daigaku. (Foto T. Chino, Tóquio)

neira uma sociedade heterogênea e *cosmopolita.* Amsterdam e Batávia são dois pólos econômicos, mas também dois pólos sociais da arquitetura imperial das Províncias Unidas. Há cisão, oposição, como acertadamente diz Giuseppe Papagno no seu brilhante esboço[271]. A desobediência, o contrabando, a semi-independência, a desordem instalam-se na Insulíndia, onde as "colônias" holandesas certamente vivem às largas. O luxo ostentatório dos belos bairros da Batávia, já corrente no século XVII, aumenta e se embeleza com os anos. O dinheiro, o álcool, as mulheres, exércitos de criados e de escravos: a Batávia recomeça a aventura estranha, embriagadora e mórbida de Goa[272]. Não há que duvidar, na Batávia uma parte do déficit da companhia transforma-se sem alarde em fortunas particulares.

Mas, na outra ponta da cadeia, na sociedade comedida e ainda austera da Holanda do século de ouro, não se passará o mesmo? A questão crucial é saber quem compra os retornos do Extremo Oriente e em que condições. As vendas da companhia fazem-se quer por contrato, quer em leilão nos seus armazéns, sempre em grandes lotes e geralmente a sindicatos de grandes negociantes[273]. Os *Heeren XVII* não estão autorizados a figurar entre os compradores, mas estes pertencem ao

seu grupo social ou até familiar. E, a despeito dos protestos dos acionistas, a proibição incide apenas sobre os administradores das diversas câmaras, os *bewindhebbers,* estreitamente ligados aos patriciados das cidades comerciais. Nessas condições, é menos surpreendente que os contratos sejam tantas vezes dotados de promessas de bloqueio das vendas da companhia durante prazos de um ou dois anos (o que garante ao grupo de compradores o tranqüilo domínio do mercado) ou de promessas de encomendas às Índias para determinadas quantidades de uma dada mercadoria. A companhia oferece um produto de que um grande negociante de Amsterdam possui um estoque apreciável, e, como que por acaso, nenhum comprador se apresenta e, finalmente, é o determinado negociante quem compra, nas suas próprias condições. Significativamente, os mesmos nomes sempre surgem entre os parceiros interessados nas transações da companhia. Os *Heeren XVII,* que tão facilmente maltratam os acionistas, são homens dos grandes mercadores capitalistas, e isso desde o início das operações lucrativas. Violet Barbour e K. Glamann dão inúmeros exemplos. Esses mercadores — como o riquíssimo negociante *bewindhebber* Cornelis Bicker[274] — compram indiferentemente no século XVII pimenta, especiarias, tecidos de algodão, seda, e ainda por cima comerciam na Rússia, na Espanha, na Suécia ou no Levante, o que prova sua não-especialização; depois, no século seguinte, especializam-se — o que prova uma modernização da vida comercial —, mas isso em nada altera nosso problema: a V. O. C. é uma máquina que pára onde começa o lucro dos monopólios comerciais.

Aliás, este mecanismo de apropriação pela cúpula é claramente entendido pelos contemporâneos. Em 1629, protestando contra os contratos que acabam de ser assinados e contra a presença de *bewindhebbers* nos sindicatos de compradores, a Câmara da Zelândia recusa-se a entregar mercadorias vendidas que se encontram armazenadas em Middleburg e os delegados da Zelândia não hesitam em dizer perante os Estados-gerais (embora não ganhem a causa) que, nessa política, nem os interesses dos acionistas, nem os da companhia são levados em consideração[275].

Ora, isso não contradiz, antes vem ao encontro das minhas afirmações anteriores sobre as virtudes "capitalistas" do comércio longínquo. Registrar sistematicamente os nomes desses grandes compradores seria elaborar a lista dos verdadeiros donos da economia holandesa, daqueles que perduraram, daqueles que conservaram o pulso. Mas não são esses senhores da economia, além do mais, os verdadeiros donos do Estado das Províncias Unidas[276], os artesãos das suas decisões e das suas eficácias? Eis uma bela pesquisa a ser feita, embora seu resultado seja conhecido de antemão.

Os insucessos no Novo Mundo, limite do sucesso holandês

Os insucessos holandeses no Novo Mundo são, a seu modo, portadores de uma explicação. Cheguei a pensar que a América, como teve que ser construída antes de ser explorável, teria sido naturalmente o domínio dos Estados sólidos, ricos em população, em alimentação e em produtos diversos: a Espanha, a França, a Inglaterra. Planta parasita, a Holanda ter-se-ia reproduzido mal em solo americano.

Todavia, o fluxo de homens despejado pelas Províncias Unidas no Extremo Oriente ou o sucesso português no Brasil contradizem essa afirmação que, *a priori,* poderia parecer natural. A Holanda poderia ter construído na América, se o quisesse e se diminuísse a corrente migratória para leste. Condição talvez impossível, o que por certo sua experiência fracassada no Brasil lhe terá ensinado.

Uma experiência tardia. Os holandeses, tal como os ingleses da época elisabetana, começaram por preferir a pilhagem aos encargos inerentes a uma instalação estável em regiões vazias ou hostis.

Em 1604 já tinham adquirido uma reputação terrível no Brasil, onde nesse ano pilharam o porto da Bahia[277]. Dez anos antes, em 1595, atacavam a costa da África Negra[278], ligada economicamente às *plantations* da América. Essas incursões, as que conhecemos e as que não deixaram vestígios, indicam uma tomada de contato, um olhar de cobiça.

Tudo muda em 1621. A trégua dos Doze Anos, assinada com a Espanha em 1609, não foi renovada. A guerra é reatada e, em 9 de junho de 1621, a nova Companhia das Índias Ocidentais recebia o *seu alvará*[279]. Qual o problema da nova companhia? Introduzir-se na massa da América hispânica, constituída pela adição, em 1580, dos domínios espanhol e lusitano do Novo Mundo. A zona frágil, em 1621, era a América portuguesa, e foi para ela, logicamente, que se dirigiu o ataque holandês. Em 1624 era tomada a capital do Brasil, São Salvador, construída à beira do mar em miniatura que é a baía de Todos os Santos, encostada à planície, ondulada e semeada de *engenhos* do Recôncavo. Na pilhagem, os vencedores encheram alqueires de moedas de ouro e de prata. Mas, em 28 de março de 1625, surpreendeu-os uma frota espanhola de 70 velas que, um mês mais tarde, recuperava a cidade[280].

Cinco anos depois, tudo se repetiu na região açucareira do *Nordeste*, onde os holandeses ocuparam as duas cidades próximas, hostis mas indispensáveis uma à outra: Recife, a cidade dos mercadores, junto à praia oceânica, e Olinda, lá no alto, a cidade dos "senhores de engenho". A notícia correu mundo. Em Gênova dizia-se que o vencedor, sem desferir um golpe, tinha feito um saque "de um milhão em ouro"[281], detalhe provavelmente incorreto, pois os portugueses tinham queimado "todo o açúcar e o pau-brasil nos armazéns"[282]. Em 1635, os holandeses ocupavam a Paraíba do Norte e passaram a dispor de "60 léguas de costas no Brasil, as melhores e mais próximas da Europa[283], mas o território era ainda bastante restrito. No interior, o vencedor deixara ficar um Brasil português que conservava sua liberdade de manobra, seus senhores de *engenhos,* seus moinhos de açúcar, seus escravos negros e cujo sul, apoiado no Brasil baiano, voltou a ficar livre em 1625. O pior é que o açúcar brasileiro escapava com freqüência ao controle holandês, pois os grandes navios do ocupante não podiam acostar nas angras pouco profundas da costa, onde os navios portugueses de pequena tonelagem sentiam-se perfeitamente à vontade, embora chegassem, como é evidente, a ser atacados em pleno oceano ou nas costas européias. Ridículo resultado da ocupação holandesa do *Nordeste* açucareiro é a suspensão da chegada a Amsterdam dos caixotes de açúcar brasileiro, até então abundantes. E os preços sobem[284].

Com efeito, a guerra de que já falamos[285] coloca o Brasil holandês em estado de sítio permanente. Em julho ou setembro de 1633, dois capuchinhos ingleses, a

caminho da Inglaterra, aguardam passagem em Lisboa; por acaso, encontram um soldado escocês que abandonara o serviço dos holandeses no Brasil e lhes conta: "Durante oito meses, não vira nada que se parecesse com carne e por fim não havia água fresca a não ser a que era levada da Holanda"[286]. Afirmações exageradas, provavelmente, mas as dificuldades dos holandeses são reais. Seu erro foi terem querido construir uma superestrutura mercantil sem dominarem a produção, sem colonizar, no sentido moderno do termo.

O golpe de teatro é a chegada ao Recife, em 23 de janeiro de 1637[287], de Maurício de Nassau, nomeado governador-geral do Brasil holandês, cargo em que permanecerá sete anos. Certamente um grande homem, que se apaixona pelo país, por sua fauna, por sua flora, e tenta lucidamente criar uma colônia viável. Não é por acaso que o primeiro ano de seu governo é marcado pela conquista, já várias vezes tentada inutilmente, de São Jorge da Mina, plantada na costa da Guiné pelos portugueses em 1482. No ano seguinte, é a vez da ilha portuguesa de São Paulo de Luanda, junto ao litoral de Angola, depois da ilha de São Tomé, no golfo da Guiné, ilha açucareira e escala para as expedições de escravos para o Novo Mundo. Tudo isso lógico: não era possível um Brasil holandês sem escravos negros; então, eles passam a chegar. Mas, nesse ínterim, Portugal se revolta (1º de dezembro de 1640) e se liberta da tutela espanhola. Surge o perigo da paz: até mesmo é assinada uma trégua de dez anos, em 1641, entre Portugal e as Províncias Unidas[288].

No Extremo Oriente, essa trégua não é respeitada. Na América, pelo contrário, tudo se apazigua, e a Companhia das Índias Ocidentais fica extremamente feliz por poder pôr fim a tão custosa guerra. Maurício de Nassau, que não entendia as coisas desse modo, utilizou as forças que ficaram livres contra os espanhóis, mandando cinco dos seus barcos para o Pacífico. Estes barcos fizeram infinitos ataques nas costas do Chile e do Peru, mas, como não receberam auxílio, tiveram que regressar ao Brasil, onde chegaram no momento em que Maurício de Nassau se preparava para o abandonar, chamado provavelmente por intervenção dos mercadores.

Os holandeses acharam então que poderiam explorar o Brasil com a maior tranqüilidade. Os sucessores do príncipe, "admiráveis para o comércio mas muito maus políticos", só pensavam em enriquecer, em fazer florescer o comércio e até vendiam armas e pólvora aos portugueses "por causa do elevado preço que dão por elas". Nessas condições, prossegue obstinadamente a guerra, uma guerra de usura apoiada no interior, no *sertão*[289], que acabou por quebrar a resistência do Brasil holandês, em 1654. Os portugueses em breve recuperaram a maior parte dos seus postos perdidos na costa africana, como São Tomé e São Paulo de Luanda. A guerra oficialmente declarada a Portugal, em 1657, permite à Companhia holandesa das Índias Ocidentais desferir golpes contra seu adversário, destruir, pilhar navios. Mas a guerra acaba por não alimentar a guerra. Em dezembro de 1657, dois holandeses que se encontram em Paris definem bem a situação, a partir de uma carta que acabam de receber da Holanda: "O saque a Portugal é apenas de um milhão e meio [de libras], o que não chega para pagar o custo do nosso armamento, que já nos fica [em] cerca de 3 500 000 libras"[290]. Uma guerra, portanto, sem solução. Então, a paz chega lentamente, como que por si. É assinada a 16 de agosto de 1661, por mediação de Carlos II, o novo rei da Inglaterra que acaba de se casar com a infanta de Portugal. O Brasil fica para Portugal que, no entanto, teve de comprar esse acordo

abrindo as portas da sua colônia americana aos navios holandeses, diminuindo o preço do sal de Setúbal[291] e reconhecendo as conquistas feitas a suas custas na Ásia. A seguir, pagará ainda uma dívida de guerra com sucessivas entregas de sal, ao longo de vários anos[292].

Na Holanda, a responsabilidade do fracasso foi atribuída à gestão da Companhia das Índias Ocidentais. Havia duas companhias das Índias, a boa e a má. Escreve Pieter de la Court (1662): "Quis Deus que a Companhia das Índias Orientais [a boa] tirasse daí um exemplo antes que fosse tarde demais"[293]. A companhia ruim foi recuperada pelo Estado em 1667, mas não se recompôs das suas catástrofes. Desde então, contentou-se em comerciar entre a costa da Guiné e as possessões holandesas de Suriname e Curaçau — Curaçau ocupada em 1634, Suriname cedida pelos ingleses na paz de Breda[294], em 1667, como magra compensação pelo abandono de New Amsterdam, que viria a ser New York. Curaçau mantém-se como um centro ativo de revenda de escravos negros e de comércio de contrabando frutuoso com a América espanhola, e o Suriname, graças às suas plantações de cana-de-açúcar, irá valer à Holanda belas receitas mas também enormes cuidados. É com essas duas posições que a Companhia das Índias Ocidentais continuou sua vida medíocre. Ela, que sonhara tomar os Açores[295] e possuíra um pedaço importante do Brasil, acaba permitindo aos transportadores privados que atuem no seu próprio domínio a troco do pagamento de indenizações.

Em última instância, deveremos acusar apenas a gestão da companhia? Incriminar a Zelândia, que está por trás dela tal como a Holanda está por trás da V. O. C.? Ou ambições muito grandes, que se exprimiram tarde demais? O erro não terá sido pensar que o Novo Mundo iria deixar-se tomar como as regiões povoadas que se podiam massacrar à vontade, em Amboim, Banda ou Java? E a Holanda defrontava-se com a Europa, com a Inglaterra, que facilitou a resistência portuguesa, com a Espanha americana, mais sólida do que as aparências poderiam levar a crer. Em 1699, um francês um pouco maldoso achava que a gente das Províncias Unidas tinha "visto os extraordinários sacrifícios e as consideráveis despesas que os espanhóis foram obrigados a fazer pelo estabelecimento do seu comércio ou do seu poder em regiões até então desconhecidas; resolveram então não fazer mais do que o mínimo por tais empresas"[296], isto é, procurar zonas para explorar, não para povoar e desenvolver. Não será de se pensar, antes (e voltamos a nossa posição inicial), que a pequena Holanda não tinha tamanho para engolir ao mesmo tempo o oceano Índico, a floresta brasileira e um pedaço útil da África?

PREEMINÊNCIA E CAPITALISMO

A experiência de Amsterdam dá testemunho, evidentemente, das formas, bastante monótonas na sua repetição, de qualquer preeminência de um centro urbano de vocação imperial. Não vamos voltar a esse aspecto. Mas interessa-nos, em contrapartida, ver num exemplo preciso, no âmbito dessa preeminência, o que pode ser o capitalismo instalado. À busca de uma definição em abstrato, preferimos a observação de experiências concretas. Tanto mais que o capitalismo, tal como se observa em Amsterdam, testemunha ao mesmo tempo as experiências que o precedem e as que se seguirão a ele. Na realidade, trata-se pelo menos de dois campos de observação:

O que acontece na própria Amsterdam, quais são seus métodos e suas práticas comerciais?

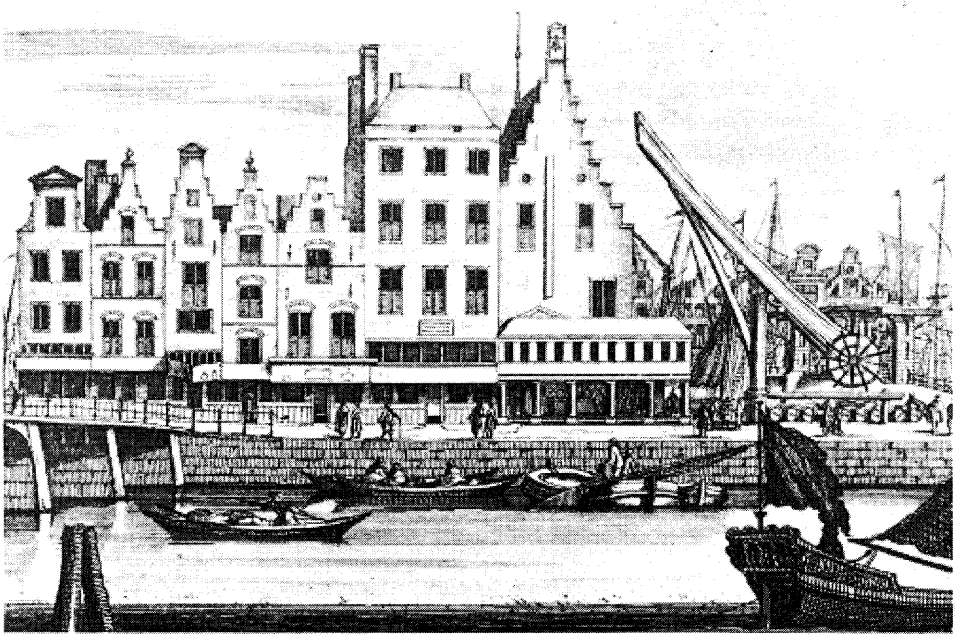
Como é que esse centro do mundo está ligado às zonas da economia-mundo que ele domina de perto e de longe?

A primeira pergunta é simples: o espetáculo de Amsterdam não pode nos surpreender. O mesmo não se passa com a segunda, que visa reconstituir a arquitetura da zona de conjunto que Amsterdam domina, e domina de *muito alto*. Essa arquitetura nem sempre é evidente; perde-se numa quantidade de casos particulares.

Em Amsterdam, quando o entreposto funciona, tudo funciona

Em Amsterdam, tudo é concentração, amontoado: os navios apertados no porto como arenque em barrica, as barcaças em movimento nos canais, os mercadores na bolsa, as mercadorias que se entulham nos armazéns e não param de sair deles. Conta uma testemunha do século XVII: "Mal uma frota acaba de acostar, logo, por meio dos corretores, na primeira reunião dos mercadores na bolsa, toda essa quantidade de mercadorias é comprada e os navios, descarregados em quatro ou cinco dias, ficam prontos para nova viagem"[297]. Por certo a compra não é assim tão rápida. Mas os armazéns têm capacidade para engolir tudo, depois, regurgitar tudo. Há no mercado grande quantidade de bens, de mercadorias, de serviços possíveis, tudo disponível na hora. Uma ordem, e a máquina põe-se a trabalhar. É assim que Amsterdam mantém sua superioridade. Uma abundância sempre pronta, uma enorme massa de dinheiro sempre em movimento. Mercadores e políticos holandeses, quando são de certa qualidade, têm consciência, quanto mais não seja pela sua prática no dia-a-dia, do enorme poder que têm nas mãos. Seus trunfos permitem todos os jogos, lícitos e ilícitos.

"Desde que conheço bem Amsterdam", escreve um contemporâneo (1699), "comparo-a a uma feira onde vários mercadores levam suas mercadorias, certos de encontrar saída para elas; como nas feiras comuns, os mercadores que lá vão não usam as coisas que vendem, tal como os holandeses, que reúnem mercadorias de



Rotterdam, o banco e uma grua de descarga, por volta de 1700. Gravura de P. Schenk (Atlas van Stolk)

todos os pontos da Europa, só guardam para seu uso as que são absolutamente necessárias à vida e vendem às outras nações as que consideram supérfluas e que são sempre as mais caras"[298].

A comparação com uma feira é banal, mas diz-se aqui o essencial sobre o papel de Amsterdam: reunir, armazenar, vender, revender as mercadorias do universo. Já Veneza praticara idêntica política; já Antuérpia, em 1567, no dizer de Ludovico Guiciardini, era "uma feira permanente"[299]. Não há dúvida de que essa capacidade de armazenagem devia parecer, à escala da época, fabulosa, aberrante também, essa atração levando às vezes a trânsitos francamente ilógicos. Ainda em 1721[300], Charles King, em *The British Merchant*[301], admira-se de que as mercadorias inglesas para a França sejam apanhadas por navios holandeses, desembarcadas em Amsterdam e daí enviadas pelo Mosa ou pelo Reno! Pagarão direitos na entrada e na saída da Holanda, depois os pedágios no Reno ou no Mosa, finalmente a alfândega na fronteira francesa. Essas mercadorias não chegariam "mais baratas à Champagne ou a Metz ou às regiões próximas do Reno ou do Mosa se começássemos por desembarcá-las em Rouen e pagássemos apenas os direitos desta cidade?" Decerto King se engana, como inglês que é, ao pensar que a alfândega é paga de uma vez por todas ao se entrar pela França[302]. Mas é evidente que a passagem por

Amsterdam alonga, complica o circuito. O comércio direto acabará por levar a melhor quando, no século XVIII, Amsterdam já não tiver o mesmo poder para atrair e desviar.

Mas essa ainda não é a regra no ano de 1669, em que seguimos as trocas de idéias entre Simon Arnaud de Pomponne, o Grande Prebendário Jan de Witt e Van Beuningen[303], cuja linguagem é mais crua do que a de J. de Witt. Impossível, diz Van Beuningen a Pomponne, continuarmos a comprar mercadorias francesas se na França recusarem nossos produtos manufaturados. Nada é mais fácil do que levar o consumidor holandês a esquecer o sabor do vinho francês, cuja utilização superou amplamente a da cerveja: basta aumentar os direitos de consumo (um meio drástico de racionamento). Mas, acrescenta Van Beuningen, mesmo que os holandeses decidam entre si "estabelecer a sobriedade entre seu povo e retrair o luxo" proibindo o uso das sedas francesas caras, continuarão a transportar para os países estrangeiros "as mesmas coisas que queiram banir do seu". Visivelmente, vinhos, aguardentes, tecidos de luxo franceses serão admitidos no mercado das Províncias Unidas, sob condição de voltarem a sair; fecha-se a torneira interna deixando livre curso ao entreposto e ao trânsito.

EM 1786: OS HOLANDESES AINDA TRANSPORTADORES DA EUROPA

Enumeração, pelo cônsul francês em Amsterdam, em 1786, dos 1 504 barcos chegados a Amsterdam. A despeito da época tardia, esses navios são quase todos holandeses.

Provenientes de	número de navios	navios holandeses
Prússia	591	581
Rússia	203	203
Suécia	55	35
Dinamarca	23	15
Alemanha do Norte	17	13
Noruega	80	80
Itália	23	23
Portugal	30	30
Espanha	74	72
Levante	14	14
Barbaria	12	12
França	273	273
Colônias americanas (exceto E.U.)	109	109

Segundo Brugmans, Geschidenis van Amsterdam, IV, p. 260-261.

Armazenagem, entreposto, é esse o cerne da estratégia holandesa. Em 1665, em Amsterdam, falava-se insistentemente do projeto, que muitas vezes voltou à baila, de tentar a descoberta pelo norte de uma passagem para as Índias. A Companhia das Índias Orientais procurava opor-se. Por quê? Um dos interessados explica: é que, em caso de sucesso, o trajeto ficaria reduzido a seis meses. A companhia, então, já não teria tempo para escoar, antes da volta da expedição, os dez milhões de florins de mercadorias acumuladas, a cada ano, nos seus armazéns[304]. A abundância no mercado faria baixar o preço dos estoques existentes. A tentativa acabará por falhar por si, mas esses temores revelam uma mentalidade e, mais ainda, uma era da economia. Com efeito, os acúmulos de mercadorias da época correspondem às lentidões e irregularidades da circulação. São a solução para problemas comerciais que derivam todos, ou quase todos, da intermitência das chegadas e das partidas, do atraso e da incerteza das informações e das encomendas. O mercador, se puder permitir-se guardar estoques, terá condições de reagir imediatamente a qualquer abertura do mercado no momento exato em que ela se produzir. E se Amsterdam é o regente de orquestra dos preços europeus que todos os documentos assinalam, é por causa da abundância das reservas de mercadoria cujo escoamento pode dirigir à vontade.

Mercadorias e crédito

Esse sistema de entreposto transforma-se em monopólio. E se os holandeses "são na realidade os transportadores do mundo, os intermediários do comércio, os feitores e os corretores da Europa"[305] (Defoe dixit, 1728), não é, como pensa Le Pottier de la Hestroy[306], porque "todas as nações concordaram em se submeter a isso", mas porque não puderam impedi-lo. O sistema holandês se constrói com base no conjunto das interdependências comerciais que, ligadas umas às outras, organizam uma série de canais quase obrigatórios de circulação e redistribuição das mercadorias. Um sistema mantido ao preço de uma atenção constante, de uma política de erradicação de qualquer concorrência, de uma subordinação do conjunto da economia holandesa a esse objetivo essencial. Alguns holandeses que discutem com Pomponne, em 1669-1670, "o interesse que desperta nas outras nações não contar apenas com eles [os holandeses] para todo o comércio da Europa"[307] não deixam de ter razão ao afirmar que "aqueles que lhes tiram [esse comércio a que chamam *Entrecours*] não o passando mais por suas mãos" podem muito bem levar à "perda [...] da grande utilidade que tinham para eles a troca e o transporte das mercadorias que só eles faziam em todas as partes do mundo", mas não os substituir nesse papel e guardar para si os benefícios[308].

Essa função hipertrofiada de entreposto e redistribuição só é possível porque modela, orienta e até altera (deveríamos dizer: molda) as outras funções mercantis. O *Essai politique* de Jean-François Melon (1735) fala disso a propósito do banco, sem grande clareza, é certo, mas sua reflexão vai sem dúvida bastante longe. Diz ele: "Um bom banco é o que não paga", isto é, o que não emite notas[309]. O Banco de Amsterdam e o seu modelo, o Banco de Veneza[310], correspondem a esse ideal.

Casa de câmbio. Gravura holandesa, 1708. (Atlas van Stolk)

Neles, tudo "está nas escritas". O depositante paga com uma entrega de moeda fictícia, chamada moeda de banco, que goza, relativamente à moeda corrente, de um ágio de 5% em média, em Amsterdam, e de 20% em Veneza. Recordadas essas noções, vejamos como Melon opõe Amsterdam a Londres: "O Banco de Amsterdam teve de operar com escritas porque Amsterdam recebe muito e consome pouco. Recebe maritimamente grandes partidas para remeter da mesma maneira [definição de entreposto]. Londres consome [...] seus próprios gêneros e seu banco faz-se em notas exigíveis"[311]. Texto pouco preciso, concordo, mas que opõe um país que faz sobretudo comércio de entreposto e de trânsito e um país onde o leque da circulação, amplamente aberto às redes internas de consumo e de produção, necessita incessantemente de moeda tangível[312].

Na verdade, se Amsterdam não tem banco emissor, com a preocupação cotidiana de pôr dinheiro em caixa, é porque não precisa dele. Efetivamente, o entreposto requer pagamentos fáceis e rápidos que permitam compensar entre si os fluxos de pagamento muito numerosos, sem recurso aos imprevistos do dinheiro; e anulá-los, em grande parte, com jogos de *clearing*. O sistema bancário de Amsterdam, desse ponto de vista, tem a mesma natureza das feiras de tipo antigo, incluindo as modernissimas feiras genovesas, mas muito mais maleável e rápido,

porque *contínuo.* Diz-nos um relatório dos "guarda-livros do banco" que uma firma como os Hope, em período normal, antes da crise de 1772, inscrevia todos os dias, em crédito ou em débito, "60 a 80 posições no banco"[313]. Segundo uma boa testemunha, por volta de 1766, vê-se, no Banco de Amsterdam, as entradas de capital "irem até dez e doze milhões de florins por dia"[314].

Em contrapartida, o Banco de Amsterdam não é um instrumento de crédito, pois é proibido os depositantes ultrapassarem suas contas, sob pena de multa[315]. Ora, o crédito, indispensável em qualquer praça, é uma necessidade vital em Amsterdam, dada a massa anormal de mercadorias que são compradas e armazenadas apenas para serem reexportadas meses mais tarde e dado também que a arma do negociante holandês, em relação ao estrangeiro, é o dinheiro, os vários adiantamentos oferecidos para comprar ou vender melhor. Os holandeses são, na verdade, mercadores de crédito para toda a Europa, e esse é o maior segredo da sua prosperidade. Esse crédito barato, oferecido abundantemente pelas firmas e pelos grandes mercadores de Amsterdam, vai por tantos caminhos, do mais sensato comércio até a especulação ilimitada, que é difícil segui-lo por todos os meandros. Mas é claro o seu papel naquilo que à época se chamava comércio de comissão e comércio de aceitação, os quais, em Amsterdam, assumem formas particulares, prolíferas.

O comércio em comissão

O comércio em comissão é o contrário do comércio pessoal, chamado "comércio de propriedade": é ocupar-se de mercadorias por conta de outros. A *comissão* é na verdade "a ordem dada por um negociante a outro para efeitos de comércio. Aquele que dá a ordem é o comitente; o que recebe a ordem é o comissário. Distingue-se a comissão de compra, a comissão de venda, a do banco, que consiste em tirar, aceitar, remeter, fazer aceitar ou receber por conta de outrem; a de entreposto, que consiste em receber remessas de mercadorias para as expedir para seu destino". A seguir, "vende-se, compra-se, manda-se construir, reabastecer, armar e desarmar barcos, fazem-se e fornecem-se seguros à comissão"[316]. Todo o comércio entra no sistema, onde se encontram as mais diversas situações. Há até casos em que comitente e comissário agem lado a lado: por exemplo, quando um negociante quer comprar "em primeira mão" numa cidade de manufaturas (talvez para fazer uma coleção de sedas em Lyon ou em Tours), repõe os seus fornecimentos na companhia do comissário, que o guia e discute os preços com ele.

Embora a Holanda não tenha inventado a comissão, que é uma prática muito antiga, bem cedo e por muito tempo fez dela a primeira das suas atividades mercantis[317]. Equivale a dizer que aí se encontram todos os casos que a comissão propõe *a priori*: tanto igualdade como desigualdade, tanto dependência como autonomia recíproca. Um mercador pode ser comissionário de outro mercador que exerce o mesmo papel relativamente ao primeiro.

Mas em Amsterdam é a desigualdade que tende a se tornar regra. Das duas uma: ou o negociante holandês tem no estrangeiro comissários credenciados que, então, serão executantes, agentes a seu serviço (como em Livorno, Sevilha, Nantes,

Bordeaux, etc.); ou o negociante de Amsterdam que faz o papel dos comissários e subjuga, com seu crédito, o mercador que recorra a seus serviços, quer na venda, quer na compra. Com efeito, os mercadores holandeses todos os dias dão "um crédito aos negociantes estrangeiros que lhes fazem compras em comissão [de mercadorias, ou até de valores da bolsa] para seu reembolso, o qual só retiram dois ou três meses depois da expedição, o que dá aos compradores quatro meses de crédito"[318]. A dominação é mais patente ainda nas vendas: quando um mercador faz determinada remessa a um grande comissário holandês com ordens para vendê-la a este ou àquele preço, o comissário lhe adianta, por exemplo, um quarto, ou metade, até três quartos do preço fixado[319] (bem se vê que isso se assemelha às práticas antigas de adiantamento sobre o trigo na seara ou a lã da tosquia seguinte). Esse adiantamento corre sob determinada taxa, por conta do vendedor.

Desse modo, o comissário de Amsterdam financia o comércio de seu correspondente. Um documento de 1783[320] o estabelece muito bem a propósito das peças de linho da Silésia, conhecidas pelo nome de *platilles* (eram fabricadas em Cholet e em Beauvais antes de serem imitadas na Silésia onde, produzidas mais em conta a partir de linhos poloneses de alta qualidade, passaram a não ter rival). As *platilles* são exportadas para Espanha, Portugal e América, sendo as praças de escala sobretudo Hamburgo e Altona. "Vem também uma grande quantidade desses panos para Amsterdam. Os próprios fabricantes os enviam quando não podem entregar tudo no seu país e nas praças adjacentes porque encontram muito facilmente [em Amsterdam] empréstimos a três quartos do seu valor e a um juro módico, enquanto esperam uma ocasião de venda favorável. Essas ocasiões são freqüentes porque as colônias holandesas as consomem, sobretudo a de Curaçau."

Neste caso como em muitos outros, a comissão *provida de crédito* chama a Amsterdam uma quantidade considerável de mercadorias; obedientes, estas têm que responder aos fluxos de crédito. Com a segunda metade do século XVIII e a deterioração do entreposto de Amsterdam, o comércio em comissão se modifica, permitindo — tomemos um exemplo fictício — que a mercadoria comprada em Bruxelas vá para São Petersburgo sem parar em Amsterdam, embora esta cidade forneça o acompanhamento financeiro sem o qual nada seria fácil, ou mesmo possível. Essa alteração confere uma importância maior a outro "ramo" da atividade holandesa, o comércio chamado de aceitação, que depende exclusivamente da finança ou, como era costume dizer no tempo de Accarias de Sérionne, do "banco", com o sentido geral de crédito[321]. Nesse jogo, Amsterdam continua sendo a "caixa"[322], e os holandeses, "os banqueiros de toda a Europa"[323].

E tal evolução não será normal? Charles P. Kindleberger[324] explica-a muito bem. "O monopólio de um porto ou de uma escala, enquanto núcleo de uma rede mercantil, é difícil de manter. Tal monopólio baseia-se tanto no risco e no capital como numa boa informação relativa às mercadorias disponíveis e aos lugares onde são procuradas. Mas essa informação rapidamente se difunde e o comércio do mercado central é substituído pelo tráfico direto entre produtor e consumidor. Então, as sarjas do Devonshire e os tecidos de lã comuns de Leeds já não precisam, para serem enviados para Portugal, Espanha ou Alemanha, transitar por Amsterdam; são expedidos diretamente. [Na Holanda] o capital continua sendo abundante, mas o comércio declina, com tendência a transformar o lado financeiro das trocas de mer-

cadorias em serviço de banco e de investimento no estrangeiro", pois as vantagens de um grande mercado financeiro para prestadores e prestantes acabam por durar mais do que as do centro comercial para os compradores e vendedores de mercadorias. E já não vimos com toda a clareza, em Gênova, no século XV, essa passagem da mercadoria ao banco? Não a veremos em Londres nos séculos XIX e XX? Será a primazia bancária a mais duradoura? É o que sugere a sorte, em Amsterdam, da aceitação.

A razão de ser da aceitação

Explica Savary: "Fazer a aceitação de uma letra de câmbio é subscrevê-la, assiná-la, passar a ser o principal devedor da soma contida nela, obrigar-se em seu nome a liquidá-la no prazo previsto"[325]. Se a data de vencimento é fixada pelo sacador, o aceitante (diz-se por vezes o *acceptator*) apenas a assina; quando o prazo não é fixado, assina-se e data-se — a data inscrita fixa o prazo.

Até aqui, nada de novo: o comércio de aceitação envolve as inúmeras letras de câmbio que já há muito tempo são, em toda a Europa, o veículo do crédito e que passam então a juntar-se obstinadamente, como um enorme cúmulo, por cima da Holanda — o que, evidentemente, não é fortuito. Com efeito, a letra de câmbio continua sendo "o primeiro de [...] todos os papéis de comércio e o mais importante", relativamente ao qual os títulos ao portador, à ordem, os títulos de valor das mercadorias têm apenas um papel modesto e local. Em todas as praças da Europa, "as letras de câmbio circulam no comércio como dinheiro e sempre com uma vantagem sobre o dinheiro, que é implicarem juros, pelo desconto que se faz de um transporte[326] a outro ou de um endosso a outro"[327]. Transportes, endossos, descontos, resgates e redescontos[328] fizeram da letra de câmbio um viajante infatigável, de uma praça para outra, e depois de um mercador para outro, de um comitente a um comissário, de um negociante a seu correspondente, ou ainda de um rebatedor (*discompteur*, como se diz na Holanda em vez de *escompteurs*, que é a palavra usada na França e adotada por Savary des Bruslons), ou mesmo de um negociante a um "caixa", ao *seu* caixa. Por isso, para entender o problema é importante vê-lo no seu conjunto e com o espanto admirativo dos contemporâneos que tentam perceber o sistema holandês.

Dada a lentidão do consumo — não se faz num dia —, a lentidão da produção, a lentidão das comunicações para as mercadorias ou mesmo para as encomendas e para as letras de câmbio, a lentidão com que a massa dos clientes e dos consumidores pode extrair dos seus bens o dinheiro (necessário às compras), o negociante deve dispor da faculdade de vender e de comprar a crédito, emitindo um efeito que possa girar até que ele tenha condições de reembolsar a dinheiro, em mercadorias ou em outro papel. É já a solução que os mercadores italianos tinham esboçado no século XV, com o endosso e recâmbio, que ampliaram no século XVII no âmbito do *pacto de ricorsa*[329], tão discutido pelos teólogos. Mas não há medida comum entre essas primeiras acelerações e a inundação de papel do século XVIII: 4, 5, 10 vezes, 15 vezes a circulação monetária do "real". Uma inundação de papel que re-

presenta ora os bens sólidos e as práticas rotineiras dos mercadores, ora aquilo a que chamaríamos letras de favor, *Wisselruiterij*, como dizem os holandeses[330].

Lícito ou ilícito, esse movimento do papel chega logicamente a Amsterdam, de onde parte e para onde volta, ao sabor dos fluxos e das pulsões que percorrem toda a Europa comerciante. Um mercador inserido nessas correntes encontra nelas, com freqüência, facilidades insubstituíveis. Em 1766, os negociantes que compram por atacado as sedas "da Itália e do Piemonte" para as revenderem às manufaturas da França e da Inglaterra, dificilmente prescindiriam do crédito holandês. Com efeito, as sedas que compram na Itália "em primeira mão" pagam-se obrigatoriamente à vista e eles são "obrigados pelo uso geral" a entregá-las às manufaturas "com cerca de dois anos de crédito", na verdade o tempo de passar da matéria-prima ao produto acabado e de colocá-lo à venda[331]. Essa espera longa e regular explica o papel das letras de câmbio várias vezes renovadas. Estes atacadistas fazem parte, portanto, dos muitos mercadores da Europa "que circulam", isto é, que "sacam letras sobre [seus] correspondentes [holandeses, claro] para adquirirem, graças à sua aceitação, fundos na praça [onde exercem] e que, nos primeiros resgates, sacam por sua vez de novo ou mandam sacar"[332]. Modalidade de crédito que se torna bastante dispendiosa com o tempo, aumentando a dívida de letra para letra, mas que um "ramo do comércio" particularmente lucrativo suporta sem dificuldade.

A máquina do comércio e do crédito holandeses funciona, portanto, mediante os muitos movimentos cruzados de inúmeras letras de câmbio, mas não pode girar apenas com papel. De vez em quando, tem que ter dinheiro para abastecer o comércio com o Báltico e com o Extremo Oriente, e também para encher, na Holanda, as caixas dos mercadores e rebatedores, cujo ofício é transformar papel em moeda metálica e vice-versa. Dinheiro não falta na Holanda, cuja balança de pagamentos é quase sempre positiva. Em 1723, a Inglaterra teria enviado para a Holanda, entre prata e ouro, uns 5 666 000 de libras esterlinas[333]. Às vezes, as chegadas do dia-a-dia assumem dimensões de grandes acontecimentos: "É prodigioso [ver] a quantidade de remessas que se fazem neste país [a Holanda], tanto da Alemanha como da França. Mandaram da Alemanha mais de um milhão de soberanos de ouro[334] que serão fundidos para fazer ducados da Holanda; mandaram da França para casas comerciais de Amsterdam cem mil luíses de ouro", escreve o cônsul napolitano em Haia em 9 de março de 1781[335]. E acrescenta, como se quisesse fornecer aos nossos manuais de economia política um exemplo retrospectivo do *Gold point standard*[336]: "A razão deste envio é que o câmbio é muito vantajoso presentemente neste país [a Holanda]". Em geral, aos olhos do observador cotidiano, a massa de dinheiro sonante em Amsterdam dilui-se por trás da massa do papel. Mas se uma avaria acidental detém o movimento dos negócios, sua presença manifesta-se sem demora. É o que acontece no fim de novembro de 1774[337], à saída da crise de 1773 que ainda se faz sentir e quando chegam as notícias dos problemas na América inglesa: o marasmo é tal que "o dinheiro nunca foi tão comum como é hoje [...] descontam-se letras de câmbio a dois por cento, até a um e meio, quando as letras são aceitas por certas casas, o que prova a inatividade do comércio".

Só esse acúmulo de capitais permite os jogos arriscados dos créditos artificiais, o recurso fácil, automático, a todo negócio que pareça promissor, a um papel que nada garante a não ser a prosperidade e a superioridade da economia holandesa.

Gostaria de aplicar a esta situação do século XVIII o que Wassily Leontieff dizia recentemente a propósito da massa de dólares e eurodólares hoje criada pelos Estados Unidos: "O fato é que, no mundo capitalista, os Estados e até, às vezes, os empresários e banqueiros audaciosos usaram e abusaram do privilégio de cunhar moeda. Em especial o governo dos Estados Unidos, que durante tanto tempo inundou os outros países de dólares não convertíveis. O importante é ter crédito suficiente — poder, portanto — para se permitir proceder desse modo"[338]. É o que, a seu modo, diz Accarias de Sérionne: "Se dez ou doze negociantes de Amsterdam de primeira classe se reunirem para uma operação de banco [leia-se de crédito], eles podem, num instante, fazer circular em toda a Europa mais de duzentos milhões de florins de papel-moeda preferidos ao dinheiro sonante. Não há soberano que possa fazer o mesmo. [...] Esse crédito é um poder que os dez ou doze negociantes exercerão em todos os Estados da Europa com uma independência absoluta com relação a qualquer autoridade"[339]. Como vemos, as empresas multinacionais de hoje têm antepassados.

A moda dos empréstimos ou a perversão do capital

A prosperidade da Holanda leva a excedentes que, paradoxalmente, a embaraçam, excedentes tais que o crédito que ela fornece à Europa mercantil não basta para os absorver e ela os oferecerá também aos Estados modernos, especialmente dotados para consumir capitais, ou para os reembolsar no prazo prometido. No século XVIII, quando há em toda a Europa dinheiro inativo que se emprega dificilmente e em más condições, os príncipes quase não precisam pedir: um sinal e o dinheiro dos riquíssimos genoveses, dos riquíssimos genebrinos, dos riquíssimos amsterdameses está a seu dispor. Tome, por favor! Na primavera de 1774, logo depois de uma crise de marasmo acentuado, os cofres de Amsterdam estão escancarados: "A facilidade com que os holandeses mandam hoje o seu dinheiro para os estrangeiros convenceu vários príncipes da Alemanha a aproveitar essa boa vontade. O príncipe de Mecklemburgo-Strelitz acaba de enviar para cá um agente para negociar 500 mil florins a 5%"[340]. No mesmo momento, a corte da Dinamarca negociava com êxito um empréstimo de 2 milhões que elevava para 12 milhões a sua dívida junto aos prestadores holandeses.

Será esse crescimento financeiro a aberração de que falam os historiadores moralizantes? Não se trata de uma evolução normal? Já durante a segunda metade do século XVI, período também de superabundância de capitais, Gênova seguira o mesmo caminho, acabando os *nobili vecchi*, prestadores titulados do Rei Católico, por se separar da vida comercial ativa[341]. Tudo se passa como se, repetindo essa experiência, Amsterdam tivesse largado a presa pela sua sombra, o mirífico "comércio de entreposto" por viver de rendimentos especulativos, deixando as cartas boas para Londres, financiando até a ascensão de sua rival. Sim, mas teria ela escolha? A rica Itália do século XVI tivera escolha? Tinha ela a possibilidade, um vislumbre de possibilidade de deter a ascensão nórdica? Isso não impede que qualquer evolução

dessa ordem pareça anunciar, juntamente com a fase de expansão financeira, uma espécie de maturidade; é o sinal do outono.

Tanto em Gênova como em Amsterdam, as taxas de juro particularmente baixas mostram que os capitais não têm mais como ser empregados na praça pelas vias normais. Havendo em Amsterdam superabundância de dinheiro livre, sua locação cai para 3%, 2%, como em Gênova por volta de 1600[342]. É também a situação em que se encontra a Inglaterra depois do *boom* do algodão, no princípio do século XIX: dinheiro demais que já não rende grande coisa, mesmo na indústria algodoeira. Foi então que os capitais ingleses aceitaram lançar-se nos enormes investimentos da indústria metalúrgica das estradas de ferro[343]. Os capitais holandeses não tiveram essa sorte. Fatalmente qualquer locação um pouco superior às taxas locais de juro os atraía para fora, por vezes para bem longe. Porém, uma vez mais, não é exatamente a situação em que Londres irá encontrar-se quando, no início do século XX, depois da fantástica aventura da Revolução Industrial, terá de novo dinheiro em excesso e sem emprego na praça. Tal como Amsterdam, tratará de mandar os seus capitais para o estrangeiro, mas os empréstimos que consentirá serão, muitas vezes, vendas no exterior de produtos industriais ingleses, ou seja, uma maneira de relançar o crescimento e a produção nacionais. Não é o caso em Amsterdam, porque não há, ao lado do capitalismo mercantil da cidade, uma indústria em pleno desenvolvimento.

Todavia, esses empréstimos ao estrangeiro são negócios muito bons. A Holanda pratica-os a partir do século XVII[344]. No século XVIII, sobretudo quando se abre em Amsterdam o mercado dos financiamentos ingleses (pelo menos a partir de 1710), o "ramo" dos empréstimos amplia-se consideravelmente. Com os anos 1760, todos os Estados se apresentam aos guichês dos prestamistas holandeses, o imperador, o eleitor da Saxônia, o eleitor da Baviera, o insistente rei da Dinamarca, o rei da Suécia, a Rússia de Catarina II, o rei da França e até a cidade de Hamburgo (que, no entanto, é a rival triunfante), enfim, os revoltosos da América.

O processo dos empréstimos ao estrangeiro, sempre idêntico a si próprio, é muito conhecido: a firma que aceita colocar o empréstimo no mercado, sob a forma de obrigações[345] cotadas a seguir na bolsa, abre uma subscrição que, em princípio, é pública. Em princípio, pois, quando o empréstimo parece solidamente garantido, ele fica inteiramente coberto antes de ser anunciado. As taxas de juro são baixas, apenas um ou dois pontos mais altas do que as usadas entre mercadores. 5% é considerado um juro elevado. Mas são quase sempre exigidas garantias: terras, receitas públicas, jóias, pérolas, pedras preciosas. Em 1764[346], o eleitor da Saxônia deposita no Banco de Amsterdam "9 milhões em pedrarias"; em 1769[347], são os diamantes da coroa que Catarina II envia. Outros penhores: enormes estoques de mercadorias, mercúrio, cobre, etc. Há, além disso, para a casa que gere a operação, "bônus", digamos, "prêmios", se é que podemos chamar assim o que é passado por baixo do pano. Em março de 1784, "a América independente" negocia um empréstimo de 2 milhões de florins que é coberto sem dificuldades. Mas um informante que sabe das coisas em primeira mão diz: "Resta saber se o Congresso aprovará os bônus oferecidos à sua revelia"[348].

Em geral, o "escritório", a firma privada que lança o empréstimo entrega ela própria o capital ao beneficiário e compromete-se a distribuir os juros que receber

— tudo a troco de comissão. A seguir, o escritório subcontrata profissionais que, cada qual na sua esfera, colocam certo número de títulos. Há assim uma mobilização bastante animada da poupança. Finalmente, os títulos são introduzidos na bolsa aí começam as mesmas manobras que descrevemos para a Inglaterra[349]. É uma brincadeira de crianças, ao que parece, fazer subir os títulos acima do valor nominal, acima de 100. Basta uma campanha bem orquestrada, por vezes anunciar falaciosamente que o empréstimo é fechado. Naturalmente, os orientadores do pequeno e do grande jogo aproveitam essa alta para vender os títulos que adquiriram ou que lhes restam nas mãos. Do mesmo modo, em caso de crise política ou de guerra suscetível de fazer baixar os fundos, são os primeiros a vender.

Estas operações são tão freqüentes que se forma uma terminologia específica: os homens dos escritórios são chamados banqueiros negociantes, banqueiros negociadores, corretores de fundos; os rebatedores e agentes são "empresários": cabelhes distribuir e "mercadear" as "obrigações" (leia-se, os títulos de empréstimo) junto dos particulares. Também são chamados comerciantes de fundos. Não os colocar no negócio seria pura loucura, arruinaria o projeto. Extraí essas expressões de J. H. F. Oldecup, cônsul de Catarina II em Amsterdam. Através da sua correspondência, vemos como, de ano para ano, os príncipes com falta de dinheiro e os seus agentes se entregam, com maior ou menos sucesso, aos mesmos procedimentos. Escreve Oldecup em abril de 1770: "Está sendo feita uma negociação nos Mrs. Horneca, Hoguer & Cia. [escritório especializado em negócios pró-franceses e franceses] para a Suécia, que dizem ser de cinco milhões e que começou com um milhão. O primeiro milhão já foi colocado, sendo metade, pelo menos, no Brabante, diz-se mesmo que contra prata dos jesuítas"[350]. Contudo, todos pensam que a soma que falta negociar "será reunida com muita dificuldade". Oldecup encontra-se então, por ordem do governo russo, comprometido por sua vez num empréstimo junto de Hope & Cia., André Fels & Filho, Clifford & Filho com quem se "avistou" e que estão entre "os principais negociantes desta cidade"[351]. A dificuldade está em que São Petersburgo "não é uma praça cambial onde se possa remeter e sacar a cada correio". O melhor será fazer os pagamentos mesmo em Amsterdam e, para o reembolso e juros, organizar entregas de cobre na Holanda. Em março de 1763[352], é o eleitor da Saxônia que solicita um empréstimo de 1 600 000 florins, pagáveis, por solicitação dos mercadores de Leipzig, "em ducados da Holanda que são atualmente de muito alto preço".

O governo francês será um dos últimos a introduzir, na praça de Amsterdam, seus empréstimos catastróficos para si mesmo e catastróficos para os prestadores que a suspensão, em 26 de agosto de 1788, dos pagamentos franceses deixará perplexos. "Esse raio [...] que ameaça fulminar tantas famílias", escreve Oldecup, "acaba de desferir [...] um golpe violento e terrível em todas as negociações estrangeiras". As obrigações caíram de 60 para 20%[353]. A grande firma dos Hope, muito comprometida com os fundos ingleses, terá tido a maravilhosa idéia de se manter sempre afastada dos empréstimos franceses. Por acaso ou por reflexão? De qualquer maneira, não teve que se arrepender. Veremos, em 1789, o diretor da firma exercer sobre a Bolsa de Amsterdam um "império... tal que não há exemplo de que se fixe a cotação dos câmbios antes de ele chegar"[354]. Terá também se desempenhado, por ocasião da "revolução de Batávia", como intermediário para os subsídios

ingleses na Holanda[355]. Em 1789, até mesmo obstruiu as compras de cereais do governo francês no Báltico[356].

Uma outra perspectiva: longe de Amsterdam

Mas abandonemos o centro dessa vasta rede, deixemos Amsterdam, alta torre de controle. O problema, agora, é ver como essa rede de conjunto, a meu ver uma superestrutura, reúne na base as economias inferiores. São essas juntas, essas soldaduras, essas acoplagens em cadeia que nos interessam, na medida em que revelam a maneira como uma economia dominante pode explorar economias subalternas dispensando-se de ser ela a assegurar as tarefas e as produções menos rentáveis e, com maior freqüência, de vigiar diretamente os elos inferiores do mercado.

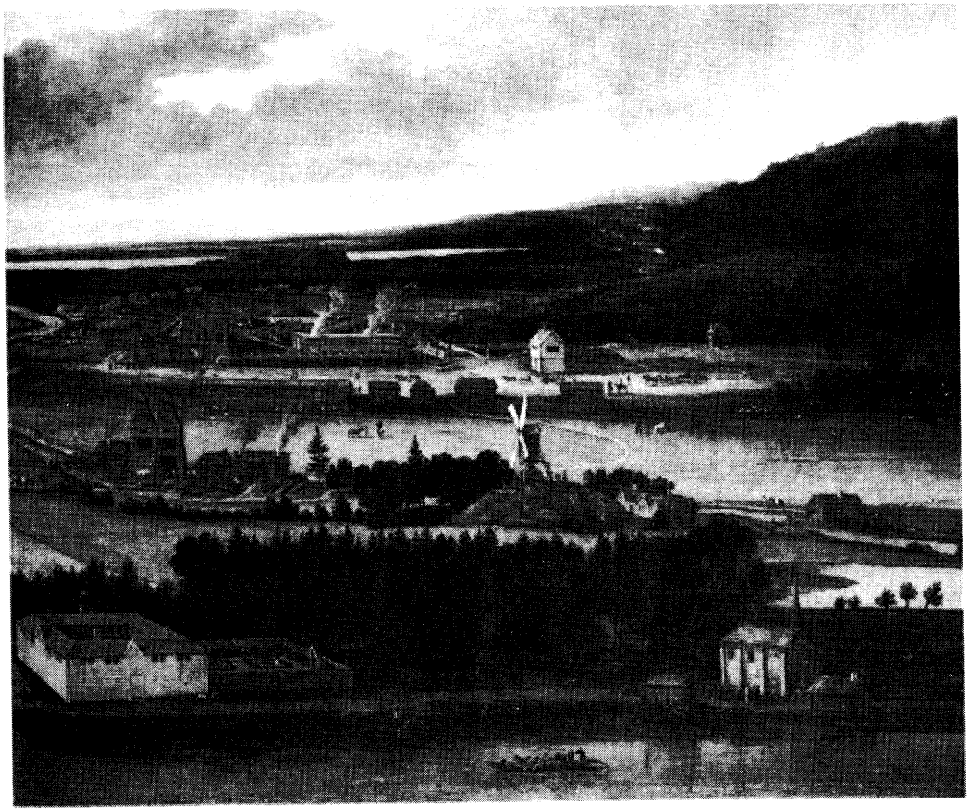
De região para região, e segundo a natureza e a eficácia da dominação exercida pela economia central, as soluções variam. Bastarão quatro grupos de exemplos, creio, para marcar essas diferenças: os países do Báltico, a França, a Inglaterra, a Insulíndia.

Em torno do Báltico

Os países do Báltico são diversificados demais para que a amostragem de exemplos que escolhemos cubra toda a sua extensão. Aliás, certo número de regiões interiores, montanhosas, florestais ou pantanosas, semeadas de lagos e turfeiras, permanece fora das comunicações normais.

É a extrema insuficiência do povoamento que cria, principalmente, essas zonas, mais que semidesertas. Por exemplo, o Norrland sueco, que começa junto ao vale do Dal Elf, é uma imensa zona florestal entre a montanha nua dos confins noruegueses a oeste e uma estreita franja cultivada a leste, no litoral do Báltico. Os rios rápidos e poderosos que a atravessam, de oeste para leste, transportam ainda hoje, por flutuação, impressionantes massas de troncos de árvores, depois do degelo. O Norrland, sozinho, é mais vasto do que o resto da Suécia[357], mas no fim da Idade Média não tinha mais de 60 000 ou 70 000 habitantes. Região primitiva, portanto, essencialmente explorada, na estrita medida do que é explorável, pela guilda dos mercadores de Estocolmo: uma verdadeira zona periférica. Aliás, o vale do Dal Elf foi sempre reconhecido como uma fronteira essencial. Segundo um velho ditado sueco, "os carvalhos, os lagostins e os nobres [acrescentemos o trigo] não são mais encontrados ao norte do rio"[358].

Não se pense que o exemplo do Norrland é o único da sua espécie; pensemos, com efeito, em tantas regiões da Finlândia invadidas pelos bosques e pelos lagos, em tantas regiões interiores deserdadas da Lituânia ou da Polônia. Contudo, por toda parte há economias que se elevam acima desse nível elementar: economias de regiões interiores em que a vida rural, criadora de excedentes, representa a totalidade das atividades; economias litorais, sempre animadas, às vezes com aldeias



A indústria de armamentos desenvolveu-se na Suécia com a ajuda dos holandeses e tornou-se uma das mais importantes da Europa. Aqui, a fundição de Juliabroeck. (Rijksmuseum, Amsterdam)

espantosas de marinheiros de cabotagem; economias urbanas que emergem e se impõem mais ainda pela força do que por bem; enfim, economias territoriais que se esboçam e já entram em ação: Dinamarca, Suécia, Moscóvia, Polônia, o Estado brandemburguês prussiano em via de mutação profunda e obstinada desde a subida ao poder do Grande Eleitor (1640). São essas economias nacionais, esses seres de grandes dimensões que, pouco a pouco, irão desempenhar os principais papéis políticos e disputar entre si o espaço báltico.

Assim, esse espaço oferece à nossa observação toda a gama de economias possíveis nos séculos XVII e XVIII, desde o *Hauswirtschaft* até o *Stadtwirtschaft* e ao *Territorialwirtschaft*[359]. Enfim, introduzida pelas *cumplicidades* do mar, uma economia-mundo coroa o conjunto. Como que sobrepujando as economias dos andares inferiores, ela as envolve, constrange, disciplina, arrasta-as também, pois a desigualdade fundamental entre dominadores e dominados não deixa de ter uma certa reciprocidade de serviços: eu te exploro, mas de vez em quando te ajudo.

Em suma, para fixar o nosso ponto de vista, digamos que nem as navegações normandas, nem a Hansa, nem a Holanda, nem a Inglaterra, embora tenham suces-

sivamente criado no Báltico essas economias dominantes, construíram as bases econômicas sem as quais as grandes explorações teriam tomado apenas o vazio. Neste mesmo sentido, já afirmei que Veneza[360] tinha outrora tomado, e não criado, a economia do Adriático.

A Suécia — que será nosso exemplo essencial — é uma economia territorial em via de formação, ao mesmo tempo precoce e tardia. Precoce, porque o espaço político sueco se desenha muito cedo a partir de Upsala e das margens do lago Mälar, no século XI, pendendo mais tarde para o sul, com a Gotlândia ocidental e a Gotlândia oriental. Mas economicamente atrasada, pois já no início do século XIII os mercadores de Lübeck estavam em Estocolmo, que comanda, no Báltico, o estreito canal à saída do lago Mälar (com quase duas vezes a superfície do lago Léman) e aí se mantiveram ativos até o final do século XV[361], a cidade atingindo sua plena fortuna, já incontestável, apenas com o advento da dinastia dos Wasa, em 1523. Para a Suécia, portanto, *tal como para as outras economias nacionais*, organizou-se lentamente um espaço econômico num espaço político previamente designado. Mas essa lentidão teve, na Suécia, razões particulares bastante evidentes.

Em primeiro lugar, comunicações difíceis, até inexistentes (as belas estradas suecas datam do século XVIII)[362] num território enorme, de mais de 400 000 km², que guerras prolongadas aumentaram para as dimensões de um império (Finlândia, Livônia, Pomerânia, Meclemburgo, bispados de Bremen e de Werden). Ainda em 1660 esse império mede (Suécia inclusive) 900 000 km². A Suécia perderá uma parte dele depois de 1720 (paz de Estocolmo com a Dinamarca) e 1721 (paz de Nystadt com a Rússia), mas a Finlândia, enorme domínio colonial[363], ficará em sua posse até sua anexação pela Rússia de Alexandre I, em 1809. Se a esses territórios acrescentarmos a superfície de água do Báltico que a Suécia tenta cercar com possessões suas (isto é, 400 000 km²), o conjunto ultrapassa um milhão de km².

Outra fraqueza da Suécia é sua população insuficiente: 1 200 000 suecos, 500 000 finlandeses, um milhão de outros súditos[364], nas margens do Báltico e do mar do Norte. Claude Nordmann[365] tem razão em sublinhar o contraste entre os 20 milhões de súditos da França de Luís XIV e os escassos 3 milhões da esfera sueca. Por conseguinte, sua "grandeza"[366] só é possível à custa de esforços incomensuráveis. Uma centralização burocrática cedo iniciada, por si só penosa, instaurou uma exploração fiscal que ultrapassa os limites do razoável e que foi a única responsável pela política imperialista de Gustavo Adolfo e seus sucessores.

Uma última inferioridade, a mais cruel, é que a água do Báltico, superfície essencial dos transportes, não é controlada pela Suécia. Até a guerra da Liga de Augsburgo (1689-1697), sua marinha mercante foi medíocre: muitas embarcações, é certo, mas de tonelagem ínfima, navios de aldeia, sem coberta, destinados à cabotagem. Sua marinha de guerra, nascida no século XVII, não é capaz, mesmo depois da fundação, em 1679, de Karls Krona, base naval sólida[367], de se equiparar à frota dinamarquesa, nem, mais tarde, à frota russa. Com efeito, a circulação marítima é sucessivamente monopolizada pela Hansa, depois, a partir do século XVI, pela Holanda. Em 1597 são quase 2 000[368] os navios holandeses a alcançar o Báltico, depois encerrado em sua totalidade na malha apertada das trocas. A Suécia, por mais que suas conquistas a favorecessem, por mais rendimentos aduaneiros que recebesse pelo controle dos rios e dos tráficos do Norte da Alemanha, fica presa, por

sua vez, nos fios do capitalismo de Amsterdam. No século XV, em Estocolmo, placa giratória do comércio externo, tudo ia para a Hansa, sobretudo para Lübeck[369]; passará depois a ir para Amsterdam. O jugo está estabelecido: os próprios suecos sabem que se desvencilhar dos holandeses por meio de uma boa conjuntura equivaleria a suspender os tráficos do Báltico e a dar um golpe no coração do seu próprio país. Embora hostis a esses patrões exigentes, não querem abandonar-se, para deles se libertar, ao auxílio francês ou inglês. Em 1659, os ingleses são prevenidos pelos responsáveis suecos[370] de que não devem expulsar os holandeses do Báltico a não ser que os substituam!

Até por volta dos anos 1670, até se definir o avanço inglês no Báltico, os holandeses afastam toda a concorrência. Seus mercadores não se contentam em dirigir de Amsterdam os seus negócios suecos. Muitos deles, e não dos menores, os de Geer, os Trip, os Cronström, os Blommaert, os Cabiljau, os Wewester, os Usselink, os Spierinck[371], instalam-se na Suécia, naturalizam-se às vezes, obtêm títulos de nobreza e passam logo a dispor de total liberdade de manobra.

A ação holandesa penetra profundamente na economia sueca, até a produção, até a utilização da mão-de-obra camponesa barata. Amsterdam controla ao mesmo tempo os produtos da floresta sueca do Norte (madeira, pranchas, tábuas, mastros de navios, alcatrão, breu, resina) e toda a atividade do distrito mineiro do Bergslag, a pouca distância da capital e das margens do Mälar. Imagine-se um círculo de 15 000 km² de superfície onde se encontra ouro, prata, chumbo, zinco, cobre e ferro. Esses dois últimos minérios, decisivos na produção sueca, o cobre até cerca de 1670, época em que se esgotam as minas de Falun, sucedendo-lhe então o ferro, cada vez mais exportado para a Inglaterra sob a forma de lingotes de fundição ou de chapa. Nos limites do Bergslag erguem-se os altos-fornos e as forjas, fábricas de canhões e de pelouros[372]. Essa potente metalurgia serviu, evidentemente, à grandeza política da Suécia, não à sua independência econômica, pois o setor mineiro dependeu de Amsterdam no século XVII, tal como nos séculos anteriores dependia de Lübeck. Com efeito, as empresas exemplares dos de Geer e dos Trip não são tão novas como se diz. Operários valões da região de Liège (de onde era originário Luís de Geer, o "rei do ferro") introduziram no Bergslag os altos-fornos de tijolos; mas, muito antes, operários alemães tinham já edificado lá altos-fornos de madeira ou de barro[373].

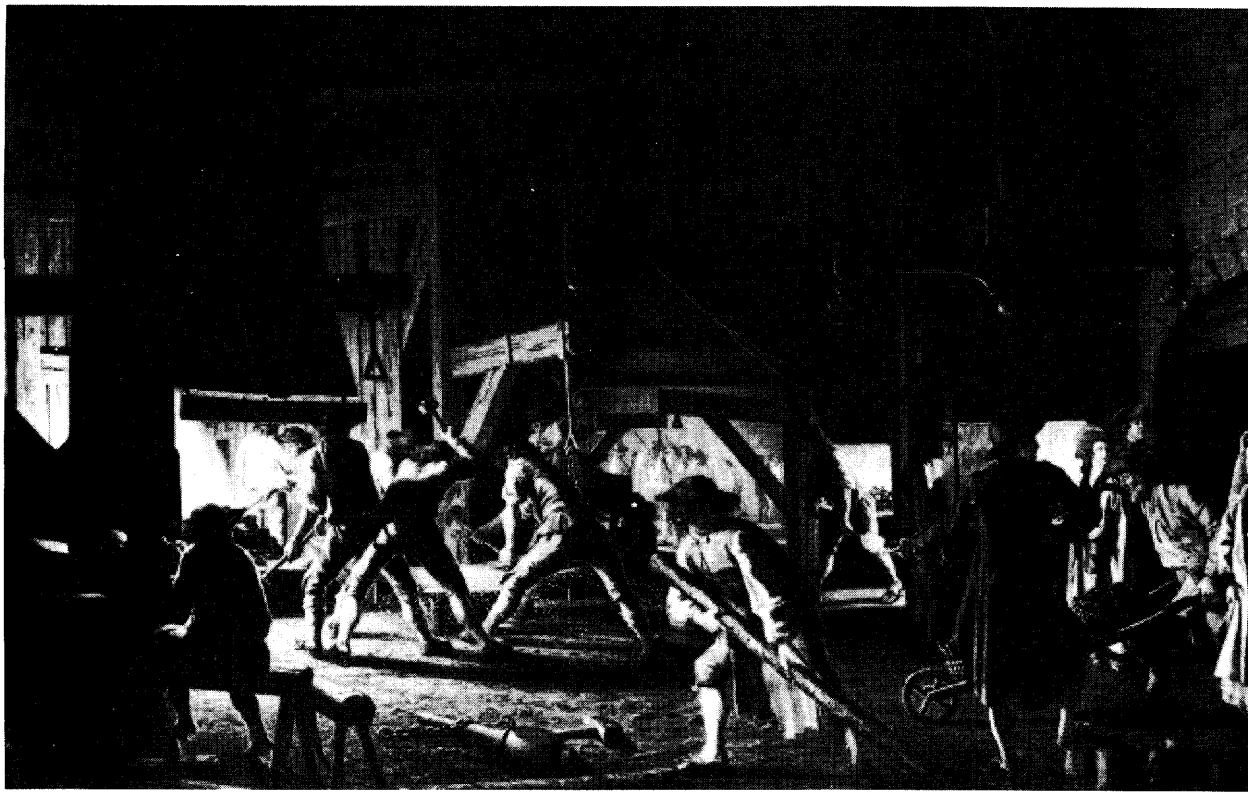
Quando, em 1720-1721, a Suécia é reduzida ao bloco Suécia-Finlândia, irá procurar a oeste compensações para os seus dissabores bálticos. É a época em que Göteborg, fundada em 1618 no Kattegat e janela da Suécia para o Ocidente, inicia seu desenvolvimento. A marinha mercante sueca consolida-se, aumenta o número e a tonelagem dos seus navios (228, em 1723; 480, em 1726) e essa marinha sai do Báltico; em 1732, chega à Espanha o primeiro barco finlandês saído de Abo[374]; no ano anterior, a 14 de junho de 1731[375], a Companhia das Índias da Suécia recebe do rei o seu alvará. Essa companhia, com sede em Göteborg, iria conhecer uma prosperidade bastante longa (os dividendos atingindo 40 e até 100%). A Suécia, com efeito, soube aproveitar sua neutralidade e as querelas marítimas do Ocidente para explorar suas possibilidades. Muitas vezes, os suecos aceitam, a serviço de quem lhe encomenda, desempenhar a função lucrativa de navios "mascarados"[376].

Esse desenvolvimento da marinha sueca corresponde a uma relativa libertação; significa o acesso direto ao sal, ao vinho, aos tecidos do Ocidente, aos produtos coloniais e, com isso, são eliminados os intermediários. Condenada a corrigir os desequilíbrios da sua balança comercial com exportações e serviços, a Suécia procura um excedente em dinheiro que lhe permita manter uma circulação monetária prejudicada pelas notas do Riksbank (fundado em 1657 e de novo em 1668)[377]. Uma política atenta e mercantilista empenha-se em criar indústrias e consegue-o mais ou menos, muito bem quando se trata de construção naval, mal, em contrapartida, quando se trata da seda ou de tecidos de qualidade. Finalmente, a Suécia continua a depender dos circuitos financeiros de Amsterdam e sua próspera Companhia das Índias admite ampla participação internacional, especialmente inglesa, tanto a nível dos capitais como a nível das tripulações e das sobrecargas[378]. Moral da história: é difícil desembaraçar-se das superioridades de uma economia internacional que nunca esgota seus recursos e subterfúgios.

Uma viagem à Finlândia nos é oferecida por uma recente comunicação de Sven Erik Aström[379], que tem a vantagem de nos introduzir no nível inferior das trocas, nos mercados de Lappstrand e de Viborg, pequena cidade fortificada no sul, às margens do golfo da Finlândia. Nela encontramos um comércio camponês, chamado *Söbberei* por G. Mickwitz, V. Nitmaa e A. Soom (a palavra *söbberei* vem de *sober* — "amigo" na Estônia e na Livônia), ou *majmiseri* (que equivale à palavra finlandesa *majanies*, "hóspede") pelos historiadores finlandeses. Estas palavras indicam-nos de antemão que se trata de um tipo de troca que se afasta das normas habituais e que volta a levantar os problemas nunca resolvidos do pensamento de Karl Polanyi e seus discípulos[380].

Menos acessível ao Ocidente do que à Noruega ou à Suécia, porque mais distante dele, a Finlândia tende a oferecer ao comércio externo produtos florestais transformados, à frente dos quais o alcatrão. Em Viborg, o alcatrão insere-se num sistema triangular: o camponês produtor; o Estado, que espera que o camponês contribuinte possa pagar seus impostos em dinheiro; o mercador, o único capaz de oferecer ao camponês um pouco de dinheiro, nem que em seguida volte a tomá-lo, numa troca necessária, de sal por alcatrão. Trata-se de um jogo de três parceiros, o mercador, o camponês, o Estado, servindo o bailio (espécie de intendente) de comissário e árbitro.

Em Viborg, os mercadores, "burgueses" da pequena cidade, são alemães. O costume quer que, quando o camponês, seu fornecedor e cliente, vem à cidade, o mercador o aloje em sua casa, ocupando-se tanto do seu alojamento como da sua alimentação e das suas contas. O resultado, fácil de prever, é o endividamento regular do camponês, endividamento devidamente consignado na escrita dos mercadores alemães de Viborg[381]. Mas esses mercadores, por sua vez, não passam de agentes que recebem as ordens de compra e o dinheiro adiantado de Estocolmo, que, por sua vez, se limita a repercutir as ordens e os créditos de Amsterdam. Como alcatrão é um negócio muito importante (um milhão a um milhão e meio de árvores abatidas por ano)[382], como o camponês que destila a madeira é um camponês capaz de freqüentar os mercados, de se informar nos pequenos portos da vizinhança quanto ao preço, no caso decisivo, do sal, como, além disso, é um camponês livre, ele vai pouco a pouco se libertando dos vínculos da *majmiseri*. Mas não se liberta das ins-



Fundição sueca em 1781 (quadro de Pehr Hilleström, Museu Nacional de Estocolmo). Mão-de-obra abundante; técnica relativamente pouco evoluída (martelagem à mão). No entanto, ainda nessa época o ferro sueco, largamente importado pela Inglaterra, é o primeiro do Ocidente, em quantidade e em qualidade.

tâncias superiores, da companhia do alcatrão criada em Estocolmo em 1648, que supervisiona e na realidade fixa o preço do sal e do alcatrão. E, finalmente, sofre as pressões da conjuntura. Assim, como o preço do centeio sobe mais depressa do que o do alcatrão, procede-se, no fim do século XVIII, a desflorestamentos e ao amanho de vastos terrenos. O camponês da Finlândia, portanto, não é senhor de si, embora disponha de uma certa liberdade de manobra.

Então por que essa relativa liberdade? Para Sven Erik Aström, que, melhor do que nós, conhece o problema, ela é garantida pela sua participação nas dietas do grão-ducado que, à imagem do *Ricksdag* de Estocolmo, comportam um quarto Estado, o dos camponeses. A política e o direito terão preservado a liberdade desse camponês dos confins longínquos como a do camponês sueco, que também nunca foi servo. Tanto mais que o Estado monárquico, adversário dos nobres, tem uma palavra oportuna a dizer. Em suma, senhores de seus bens, do *hemman*[383], esses camponeses suecos são privilegiados com relação à massa crescente dos criados de lavoura e ao fervilhamento dos errantes e dos muito pobres, os *torpare*[384]. É verda-

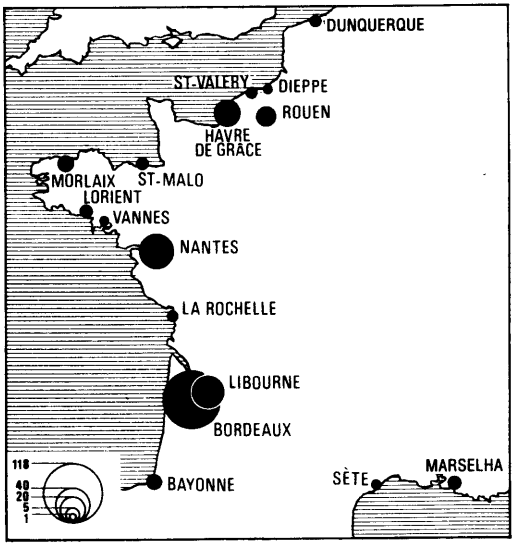
de que as terras suecas e finlandesas são atravessadas por imensas zonas pioneiras. E não é também a zona pioneira que engendra e preserva a liberdade camponesa?

Mas não é esse o nosso problema. O interessante, para nós, no exemplo finlandês, é examinar um pouco mais de perto a situação "comercial" do camponês, mais ainda, saber a que nível o coletor de bens na produção dá lugar ao negociante acima dele, saber até que ponto o grande mercador atua independentemente. Entre a cadeia superior e a cadeia inferior, a altura variável do ponto de junção é uma indicação, quase uma medida. Em princípio, não há holandeses em Viborg. Só em Estocolmo.

Último exemplo: o de Gdansk (Danzig), cidade estranha em vários aspectos, rica, povoada, admiravelmente situada que, melhor do que qualquer outra da Hansa, soube conservar os preciosos direitos da sua *localização*. Seu reduzido patriciado é riquíssimo[385]. Seus "burgueses têm o privilégio exclusivo de comprar trigo e outras mercadorias que vêm da Polônia [...] para sua cidade e os estrangeiros não têm permissão de fazer comércio com a Polônia nem de fazer passar pela cidade suas mercadorias destinadas à Polônia; são obrigados a fazer seu comércio com os burgueses, tanto a compra como a venda de mercadorias". Uma vez mais, admiremos de passagem a concisa clareza de Savary des Bruslons[386]. O monopólio de Gdansk define-se em poucas palavras: entre o vasto mundo e a imensa Polônia, a cidade é, se não a única[387], pelo menos, e de longe, a mais importante porta de entrada e de saída. Esse privilégio, contudo, resulta numa estreita sujeição externa, em relação a Amsterdam: há uma correlação muito próxima entre os preços de Gdansk e os preços da praça holandesa[388] que os determina, e, se esta se mostra tão ciosa de defender a liberdade da cidade do Vístula, é porque, ao defendê-la, preserva seus próprios interesses. Foi assim que Gdansk cedeu no essencial: entre o século XVI e o século XVII, a concorrência holandesa pôs termo à atividade *marítima* de Gdansk para oeste, provocando ao mesmo tempo, em compensação, o breve surto industrial da cidade[389].

As posições respectivas de Gdansk e de Amsterdam não diferem portanto, no essencial, das de Estocolmo e Amsterdam. O que é diferente é a situação da Polônia por trás da cidade que a explora, uma situação análoga a que, pelas mesmas razões, se desenha por trás de Riga[390], outra cidade dominante tendo, à sua mercê, uma zona de camponeses reduzidos à servidão. Pelo contrário, na Finlândia, num extremo onde vai morrer a exploração ocidental, ou na Suécia, o campesinato permanece livre. É verdade que a Suécia não teve, na Idade Média, regime feudal; é verdade que o trigo, onde quer que seja objeto de grande comércio de exportação, é um operário da "feudalização" ou da "refeudalização", ao passo que a atividade mineira ou a atividade florestal predispõem a uma certa liberdade.

Seja como for, o campesinato polonês é apanhado nas malhas da servidão. Todavia, é curioso que Gdansk procure para suas trocas os camponeses livres ainda ao alcance das suas muralhas, ou os pequenos senhores — preferindo-os aos magnatas, com quem, por certo, é mais difícil lidar, mas que o mercador local acaba por manobrar também fazendo-lhes, como aos outros, adiantamentos sobre o trigo ou o centeio a entregar, dando, em troca dos fornecimentos, mercadorias de luxo do Ocidente. O mercador, diante dos senhores, é amplamente dono dos *terms of trade*[391].



23. NAVIOS PROVENIENTES DOS PORTOS FRANCESES NO TEXEL, PORTO AVANÇADO DE AMSTERDAM (1774)

Trata-se quase exclusivamente de navios holandeses, em atividade ao longo de todo o litoral francês do mar do Norte, da Mancha e do Atlântico. Atividade reduzida, em compensação, na direção dos portos franceses do Mediterrâneo. (Segundo A.N., A.E., B 1-165, f° 2, 12 de janeiro de 1775)

Seria interessante conhecer melhor esses tráficos internos; saber se os eventuais vendedores são solicitados em suas casas ou se se deslocam pessoalmente até Gdansk; conhecer o papel exato dos intermediários que a cidade mantém entre ela e seus fornecedores; saber quem é o dono ou pelo menos o animador dos batéis do Vístula; quem controla os armazéns-escalas de Torun onde o trigo é secado e guardado de um ano para outro, tal como nos silos por andares de Gdansk; quem, em Gdansk, se encarrega dos alijos, os *bordings* que descarregam os navios e podem (dado o seu baixo calado) subir ou descer o canal que liga a cidade ao Vístula. Em 1752, 1 288 barcos e barcaças (poloneses e prussianos) chegaram ao baixo Vístula, enquanto aos portos chegavam mais de 1 000 navios do mar. Dá para ocupar, e plenamente, os 200 burgueses negociantes que todos os dias se reúnem no *Junckerhoff*, a bolsa ativa de Gdansk[392].

Vê-se perfeitamente como Gdansk, envolta no seu egoísmo e no seu bem-estar, explora e trai a imensa Polônia e consegue moldá-la.

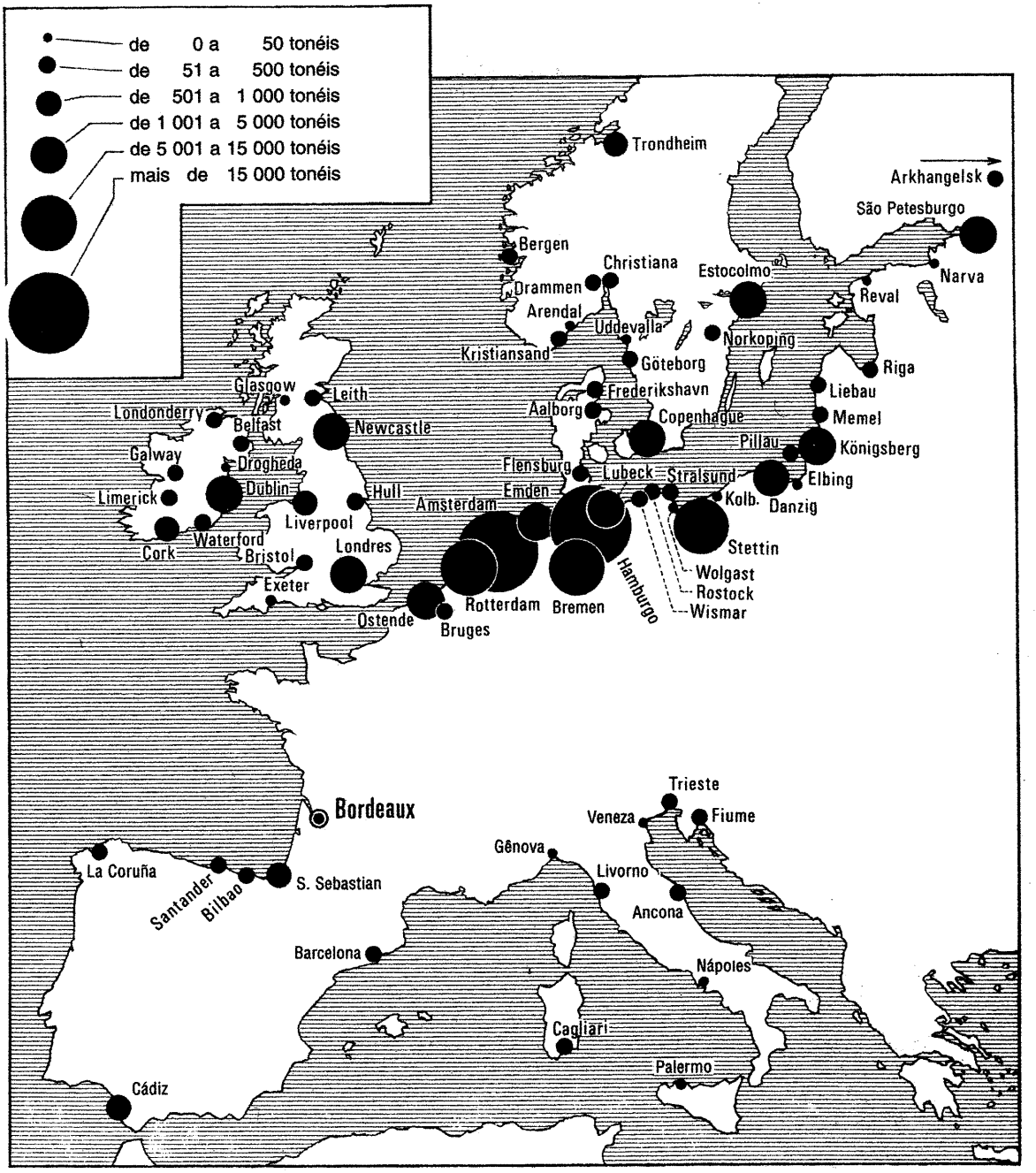
França contra Holanda: um combate desigual

No século XVII, a França foi literalmente subjugada pela minúscula República do Norte. Ao longo das suas costas atlânticas, de Flandres a Bayonne, não há

porto que não veja multiplicarem-se as visitas dos navios holandeses, quase sempre com modestíssimas tripulações (7 ou 8 pessoas), carregando incessantemente vinho, aguardente, sal, fruta e outros alimentos perecíveis[393] ou então tecidos, até mesmo trigo. Em todos esses portos, em Bordeaux e sobretudo em Nantes, implantam-se mercadores e comissários holandeses. Aparentemente, e muitas vezes de fato, pessoas modestas em relação às quais a população (não falo dos mercadores locais) não parece ser fundamentalmente hostil. No entanto, fazem fortuna, acumulam um capital copioso e, um belo dia, voltam para casa. Durante anos, misturam-se à vida econômica de todos os dias, da praça, do porto, dos mercados vizinhos. Já os mostrei, em torno de Nantes, comprando antes da colheita os pequenos vinhos do Loire[394]. Os mercadores locais, por maiores que sejam sua inveja e sua impaciência, não podem superar essa concorrência e eliminá-la: os gêneros entregues nos portos da Mancha e do oceano são quase sempre perecíveis, de maneira que a freqüência da passagem dos navios é, para os holandeses, um grande trunfo, sem contar os outros. E se um barco francês resolve levar diretamente a Amsterdam vinho ou gêneros locais, depara com sistemáticas dificuldades[395].

Diante das medidas francesas de represália, que não faltaram, a Holanda tem meios de reagir. E, para começar, dispensando os produtos franceses. Basta-lhe dirigir-se a outros fornecedores, donde a sorte dos vinhos portugueses ou espanhóis, ou ainda dos Açores, da Madeira, e das aguardentes catalãs. Os vinhos do Reno, raros e caros em Amsterdam em 1669, são abundantes no século XVIII. O sal de Bourgneuf e de Brouage fora durante muito tempo preferido ao de Setúbal ou de Cádiz, mais acre, para a salga de peixe na Holanda, mas os holandeses aprenderam a suavizar o sal ibérico misturando-o com água do mar das suas praias[396]. Os produtos manufaturados de luxo da França têm enorme aceitação no estrangeiro. Mas não são insubstituíveis. É sempre possível imitá-los, fabricá-los na Holanda quase com a mesma qualidade. Numa entrevista com Jan de Witt, em 1669, Pomponne, que representa Luís XIV em Haia, repara, agastado, que o chapéu de castor que o Grande Prebendário traz é de fabrico holandês, quando, alguns anos antes, todos os chapéus desse tipo vinham da França[397].

O que até os franceses mais inteligentes nem sempre compreendem é que se trata de um diálogo desigual. Contra a França, a Holanda, com suas redes comerciais e seus meios de crédito, pode mudar de política à vontade. E é por isso que a França não se desembaraça mais do que a Suécia, a despeito de seus recursos, a despeito de seus esforços e de suas cóleras, do intermediário holandês. Nem Luís XIV, nem Colbert, nem os sucessores deste rompem o jugo. Em Nimegue (1678), em Ryswick (1697), os holandeses mandam levantar regularmente os entraves impostos ao seu tráfico. Diz o conde de Beauregard (15 de fevereiro de 1711): "Nossos plenipotenciários em Ryswick [esquecem] a importância das máximas de Mr. Colbert e acham que é indiferente consentir na supressão do imposto de cinqüenta soldos por tonel"[398]. Que erro! Ora, em Utrecht (1713) repete-se o erro. E, ao longo de toda a Guerra da Sucessão da Espanha, à Holanda, graças aos passaportes que o governo francês fornece, graças aos navios "mascarados" dos países neutros, graças às complacências francesas, graças a um tráfico terrestre que, com a ajuda de fraudes, se intensifica ao longo das nossas fronteiras, nunca faltam produtos franceses, conforme lhe convenha e lhe seja suficiente.



24. RELAÇÕES ENTRE BORDEAUX E OS PORTOS DA EUROPA

Média anual de tonelagens expedidas de Bordeaux de 1780 a 1791. A preponderância do Norte é evidente neste tráfico, que se faz sobretudo sob pavilhão holandês (em 1786, os 273 barcos provenientes da França para Amsterdam são todos holandeses, segundo o levantamento do cônsul francês, De Lironcourt). As cargas consistem sobretudo em vinhos, açúcar, café, índigo. Retorno em madeira e cereais. (Segundo Paul Butel)

Um longo relatório francês, elaborado depois da paz de Ryswick, enumera, detalha uma vez mais os processos holandeses, suas habilidades bem alinhavadas, as inúmeras réplicas francesas, que querem ao mesmo tempo respeitar e contornar as cláusulas dos tratados firmados pelo governo de Luís XIV e que não conseguem atingir o inatingível adversário, "os holandeses, cujo gênio, sutil, em certo sentido, na sua grosseria, só se deixa abalar por razões criadas pelos seus próprios interesses"[399]. Mas este "próprio interesse" consiste em inundar a França de mercadorias redistribuídas ou provenientes da Holanda. Só a força os obrigaria a desistir, mas a força não comparece. Os planos miríficos, fechar os portos e as fronteiras do reino, perturbar a pesca holandesa, perturbar o "comércio privado" dos mercadores de Amsterdam (por oposição ao comércio público das companhias holandesas da América, da África e das Grandes Índias) são mais fáceis de formular por escrito do que de realizar. Com efeito, não temos grandes mercadores, "a maior parte dos que vemos como tais são feitores e comissários estrangeiros..."[400], isto é, têm por trás os negociantes holandeses. Como por acaso, nossos luíses de ouro e de prata encontram-se na Holanda[401]. E, para terminar, não temos navios suficientes. As presas do corso francês "por ocasião da última guerra forneceram-nos boa quantidade própria para o comércio [longínquo], mas faltam mercadores para os equipar e navegadores, não os temos, foram para os ingleses e holandeses que vieram resgatá-los depois da paz"[402].

Remontando à época de Colbert, encontramos a mesma sujeição. Por ocasião da fundação da Companhia francesa do Norte (1669), "a despeito dos esforços do inspetor-geral e dos irmãos Pierre e Nicolas Fromont, os ruanenses recusaram-se a participar na companhia. [...] Os bordaleses, por sua vez, entraram contrariados e forçados". Seria por não "se sentirem suficientemente ricos em barcos nem capitais em face dos holandeses"?[403] Ou por estarem já apanhados, como agentes de transmissão, na rede de Amsterdam? Em todo caso, a se acreditar em Le Pottier de la Hestroy[404], que escreve seus grandes comentários por volta de 1700, há, na época, mercadores franceses servindo de intermediários aos negociantes holandeses. Já é um progresso com relação à situação descrita, em 1646, pelo padre Mathias de Saint Jean[405]. Os próprios holandeses ocupavam então o lugar de intermediário nas praças francesas, mas parece que as abandonaram, pelo menos em parte, a mercadores locais. Será necessário, porém, aguardar os anos de 1720, como já vimos[406], para que o capitalismo mercantil comece a se libertar, na França, das tutelas estrangeiras, com o surgimento de uma categoria de negociantes franceses à altura da economia internacional. Mas não nos apressemos: em Bordeaux, cuja expansão comercial é espetacular, no fim do século XVIII, segundo uma testemunha, era "do conhecimento público que mais de um terço do tráfico estava sob controle holandês".

Inglaterra e Holanda

As reações inglesas às penetrações holandesas começaram muito cedo. O Ato de Navegação de Cromwell é de 1651, Carlos II confirma-o em 1660. Quatro vezes a Inglaterra se envolve em guerras violentas contra as Províncias Unidas (1652-1654; 1665-1667; 1672-1674; 1782-1783). A cada vez, a Holanda acusa o golpe.

Ao mesmo tempo, desenvolve-se na Inglaterra uma produção nacional cada vez mais próspera, ao abrigo de um protecionismo vigilante. Prova, talvez, de que a economia inglesa era mais equilibrada do que a francesa, menos vulnerável às forças externas, que sua produção era mais necessária aos holandeses, os quais, aliás, sempre trataram bem os ingleses, cujos portos eram o melhor refúgio para seus navios quando fazia mau tempo.

Mas não se pense que a Inglaterra escapou ao controle holandês. Charles Wilson[407] faz notar que houve, para qualquer holandês atento, muitas maneiras de se ajustar aos Atos de Navegação. A paz de Breda, com efeito, trouxera uma atenuante a ele (1667). Enquanto a lei proibia qualquer barco estrangeiro de levar à Inglaterra mercadorias que não fossem da sua produção nacional, foi admitido, em 1667, que se considerassem "holandesas" as mercadorias trazidas através do Reno ou compradas em Leipzig ou em Frankfurt e armazenadas em Amsterdam, incluindo os tecidos de linho da Alemanha, sob condição de terem sido branqueados em Haarlem. Mais ainda, as grandes casas holandesas tinham filiais em Londres: os Van Neck, os Van Noten, os Neufville, os Clifford, os Baring, os Hope, os Van Lennep[408]. Daí as ligações amistosas e as complacências, para o que contribuíam as viagens de ambos os lados do mar, mais os presentes recíprocos, bulbos de tulipas ou de jacintos, barris de vinho do Reno, presuntos, genebra holandesa... Havia firmas inglesas que até mantinham correspondência em holandês.

Por esses caminhos, essas aberturas, essas ligações, o comércio de intermediário holandês desempenha seu papel, tanto à entrada como à saída da ilha, até pelo menos 1700, talvez até 1730. Ao entrar, traz peles, couros, alcatrão, madeira, âmbar da Rússia e do Báltico, finos tecidos de linho alemães branqueados na Holanda que os jovens elegantes londrinos exigem no século XVIII para suas camisas, enquanto seus pais se contentavam em fazer com eles adornos, colarinhos e mangas aplicados no tecido inglês, mais rústico[409]. À saída, uma grande parte dos produtos coloniais são arrematados pelos holandeses nas vendas em leilão da *East India Company*; compram também muito tabaco, açúcar, às vezes trigo e estanho e uma "incrível" quantidade de tecidos de lã — por mais de dois milhões de libras esterlinas ao ano, diz Daniel Defoe[410], em 1728 —, que são armazenados em Rotterdam e em Amsterdam para serem reexportados, principalmente para a Alemanha[411]. Desse modo, a Inglaterra permaneceu durante muito tempo englobada no jogo holandês do entreposto. Um panfleto inglês (1689) chega a dizer: "Nossos mercadores estão todos em via de se tornar agentes holandeses"[412].

Um estudo acurado certamente traria à tona muitas ligações eficazes — particularmente aquelas criadas pelo crédito e pelas compras antecipadas — que permitem ao sistema holandês prosperar na Inglaterra e mesmo, durante muito tempo, prosperar plenamente. De tal forma que os ingleses (tal como os franceses) com freqüência têm ocasião de descobrir, estupefatos, que seus produtos podem ser vendidos em Amsterdam a preços mais baixos do que no país de origem.

Só a partir de 1730 o sistema comercial holandês se deteriora na Europa, após cinqüenta anos de uma renovação de atividades, de 1680 a 1730[413]. E só na segunda metade do século os mercadores holandeses se queixam de "já não estarem incluídos nas transações reais do câmbio, de já não passarem de meros agentes de transportes marítimos e de expedição"[414]. O melhor a dizer é que o jogo se inverteu. A Inglaterra está livre da tutela estrangeira, pronta para se apropriar do cetro do mundo.

E o está tanto mais que a retirada comercial holandesa a ajuda a obter o que tão cruelmente lhe faltara durante todo o século XVII: a possibilidade de grandes empréstimos ao Estado. Até então os holandeses sempre se haviam recusado a confiar capitais ao Estado inglês, considerando inaceitáveis as garantias oferecidas. Mas durante o último decênio do século, o Parlamento de Londres admitiu o princípio de um fundo alimentado por impostos especiais para garantir os empréstimos lançados pelo Estado e o pagamento de juros. Os holandeses abrem então os cordões de suas bolsas, cada vez mais generosamente, à medida que os anos vão passando. Os "fundos" ingleses proporcionam-lhes ao mesmo tempo um investimento cômodo, um juro superior ao do dinheiro na Holanda e um objeto de especulação apreciado na Bolsa de Amsterdam — coisas, e isto é importante, que não encontram na França.

É portanto na Inglaterra que se despejam os capitais excedentes dos negociantes holandeses. Durante todo o século XVIII, participam amplamente nos empréstimos do Estado inglês e especulam também sobre outros valores ingleses, ações da Companhia das Índias, da South Sea ou do Banco da Inglaterra. Em Londres, a colônia holandesa é mais rica e numerosa do que nunca. Seus membros reúnem-se na Dutch Church de Austin Friars, um pouco como os genoveses, em Palermo, em torno da igreja de San Giorgio. Se somarmos aos mercadores cristãos (entre os quais muitos huguenotes, primitivamente emigrados para Amsterdam) os mercadores judeus que constituem outra colônia poderosa, embora inferior à cristã, ficamos com a impressão de uma intrusão, de uma conquista holandesa[415].

Assim o sentiram os ingleses, e Charles Wilson[416] chega a ver nisso uma explicação para sua "fobia" para com os empréstimos e a dívida nacional que lhes parecia dominada pelo estrangeiro. Na realidade, o afluxo de dinheiro holandês deu fôlego ao crédito inglês. Menos rica do que a França, mas com um crédito mais "brilhante", como dizia Pinto, a Inglaterra obteve sempre o dinheiro necessário, em quantidade suficiente e no momento desejado. Que imensa vantagem!

A surpresa da Holanda será em 1782-1783, a violência com que o poder inglês se voltará contra ela e a derrubará. Mas não era um epílogo previsível? Com efeito, a Holanda do século XVIII deixou-se conquistar pelo mercado nacional inglês, pelo ambiente social de Londres, onde seus negociantes ficam mais à vontade, ganham mais e até encontram distrações, que a austera Amsterdam lhes recusa. Observada no jogo diversificado da Holanda, a carta inglesa é curiosa, uma carta vencedora que subitamente perde.

Sair da Europa: a Insulíndia

Poder-se-á, por ocasião das primeiras viagens holandesas à Insulíndia, tentar observar algo de completamente diferente? Uma espécie de nascimento *ex nihilo* de um processo de dominação e o rápido entorpecimento dessa dominação.

Há três etapas evidentes no princípio da penetração holandesa (talvez de todas as penetrações européias) na Ásia. W. H. Moreland distinguiu-as há muito tempo (1923)[417]: o navio mercante, espécie de bazar ambulante, de caixeiro-viajante mais pesado; a feitoria ou a "loja", que é uma concessão no interior de um país ou de

uma praça comercial; finalmente o território ocupado. Macau é um caso de feitoria; Batávia já é a colonização de Java que começa; quanto ao bazar ambulante, nos primeiros anos do século XVII, só temos a dificuldade da escolha.

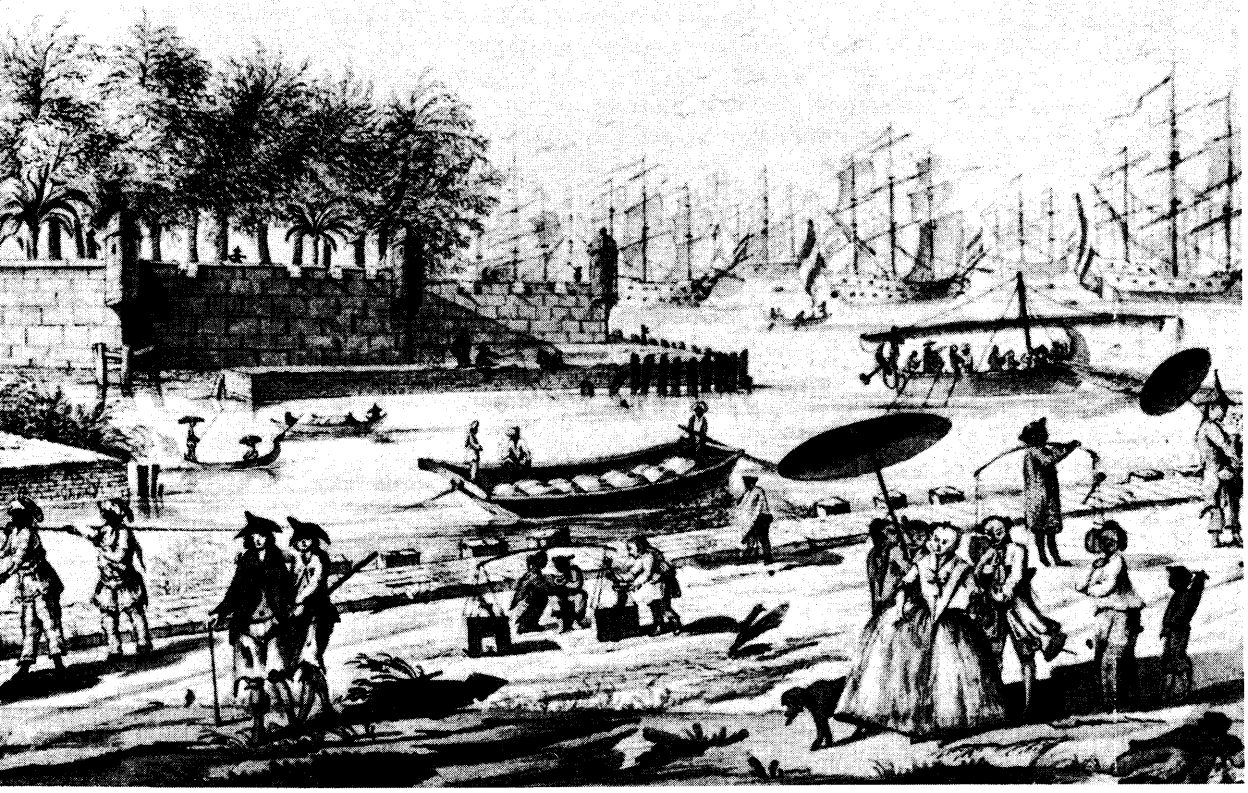
Por exemplo, os quatro navios de Paul van Caerden expedidos para as Índias orientais de 1599 a 1601[418] por uma *voorkompanie*[419] — a Nova Companhia dos Brabantinos — e que, na volta, são apenas dois. A primeira escala, em 6 de agosto de 1600, os conduziu a Bantam. Como há na enseada navios holandeses demais, portanto, compradores demais, dois dos barcos são desviados para o pequeno porto de Passamans, onde se diz haver grande abundância de pimenta. Mas lá os vendedores são vigaristas, as condições náuticas perigosas. Não sem hesitações, tomam então a decisão de ir para Atjeh (Achém), na ponta ocidental de Samatra. Os dois navios chegam lá em 21 de novembro de 1600. Já quanto tempo perdido! Tinham levado 7 meses e 15 dias do Texel a Bantam, mais 3 meses e 15 dias para encontrarem, ao que pensavam, o porto ideal. Mas os viajantes tinham-se lançado na boca do lobo. Astucioso, hábil, o rei de Achém os entretém conforme lhe apetece depois de lhes ter extorquido 1 000 peças de oito. Para recuperarem a vantagem, os holandeses refugiam-se nos seus barcos e tomam nove navios mercantes que se encontram no porto, dos quais três oportunamente carregados de pimenta que os prudentes vencedores "mandaram guardar muito bem". E as negociações recomeçam até que, depois de terem queimado duas das suas presas como exemplo, os holandeses se resignam, na noite de 21 para 22 de janeiro de 1601, a abandonar o porto pouco hospitaleiro. Tinham perdido mais dois meses, naquelas águas perigosas dos trópicos onde os vermes devoram a madeira dos barcos. Não resta outra solução senão regressar a Bantam, onde chegam em 15 de março, após mais sete semanas de viagem. Aí, em compensação, não há dificuldades: Bantam é uma espécie de Veneza da Insulíndia. Alguns navios holandeses chegados na mesma época fizeram subir os preços, mas a mercadoria é carregada e, em 22 de abril, os dois navios fazem-se finalmente à vela para a Europa[420].

O que ressalta dessa experiência é a dificuldade, num universo ainda pouco conhecido, complicado, completamente diferente da Europa, de penetrar num circuito, quanto mais de o dominar. Numa metrópole mercante como Bantam, os intermediários surgem logo, estão à espera, mas são eles que dominam os recém-chegados. A situação só poderá começar a se inverter quando os holandeses se tornarem senhores do comércio das especiarias das Molucas. Estabelecer esse monopólio era a condição inicial para subir, uma a uma, todas as fileiras, apresentar-se como parceiro privilegiado e dali em diante indispensável. Mas talvez tenha sido esse o maior defeito da exploração holandesa, o de querer tomar tudo o que havia no Oriente, limitando a produção, arruinando o comércio indígena, empobrecendo e dizimando a população — em suma, matando a galinha dos ovos de ouro.

Pode-se generalizar?

Os exemplos dados têm valor de sondagem. Pretendem simplesmente esboçar uma situação de conjunto, a maneira como funciona uma economia-mundo, a partir

Batávia: a rada e o castelo de água. Desenho de J. Rach, 1764. (Atlas van Stolk)



das altas voltagens do seu centro e a partir das complacências e das fraquezas dos outros. O sucesso só é possível quando as economias inferiores e as economias submetidas são acessíveis, de uma maneira ou de outra, mas regularmente, à economia dominante.

A ligação com a coroa das potências secundárias, isto é, a Europa, faz-se por si, sem violências excessivas: o atrativo, o mecanismo das trocas, o jogo dos capitais e do crédito bastam para manter as ligações. Aliás, na totalidade do tráfico holandês, a Europa representa quatro quintos; o ultramar é apenas um apêndice, por mais importante que seja. É essa presença de países inferiorizados mas desenvolvidos e vizinhos, eventualmente concorrentes, que conserva o calor e a eficácia do centro: já o dissemos. Será apenas por causa da sua má centragem que a China não é uma economia-mundo explosiva? Ou, o que dá na mesma, aliás, por causa da ausência de uma semiperiferia suficientemente forte para aumentar a voltagem do coração do conjunto?

Em todo caso, é evidente que a "verdadeira" periferia, na margem extrema, só pode ser tomada pela força, pela violência, pela redução à obediência — por que não dizer pelo colonialismo, classificando-o, já agora, entre as velhas, as velhíssimas experiências? A Holanda pratica o colonialismo, tanto no Ceilão como em Java; a Espanha inventa-o na sua América; a Inglaterra utiliza-o na Índia... Mas já no século XIII, na orla de suas zonas exploráveis, Veneza e Gênova eram potências coloniais: em Caffa, em Quio, se pensarmos nos genoveses; em Chipre, em Cândia, em Corfu, se nos reportarmos às experiências venezianas. Não se trata, com toda a evidência, de uma dominação tão absoluta quanto possível na época?

SOBRE O DECLÍNIO DE AMSTERDAM

Percorremos o dossiê da primazia holandesa. A sua brilhantíssima história perde uma parte de seu esplendor com o fim do século XVIII. Essa baixa de luminosidade é um recuo, um declínio, não uma decadência, no pleno sentido da palavra de que os historiadores usaram e abusaram. É certo que Amsterdam cedeu o lugar a Londres, como Veneza a Antuérpia, como, mais tarde, Londres a Nova York. Nem por isso deixou de viver proveitosamente, sendo ela, ainda hoje, um dos pontos altos do capitalismo mundial.

No século XVIII, abandona algumas das suas vantagens comerciais a favor de Hamburgo, de Londres, até de Paris, mas obtém outras, mantendo alguns dos seus tráficos e a sua atividade bolsista atinge o máximo. Incrementando a prática da "aceitação", aumenta seu papel bancário na medida do enorme crescimento europeu, que financia de mil maneiras, particularmente em tempo de guerra (crédito comercial a longo prazo, seguros marítimos e resseguros, etc.). A ponto de se dizer em Bordeaux, no fim do século XVIII, que, com "público conhecimento", um terço do negócio da cidade dependia de empréstimos holandeses[421]. Enfim, Amsterdam tira amplo proveito dos seus empréstimos aos Estados europeus. O que Richard T. Rapp[422] indicou a propósito da Veneza decaída do século XVII, que, com as suas adaptações, reconversões ou novas explorações conserva um PNB tão elevado quanto no século anterior, aconselha-nos circunspecção quando se trata de inventariar o passivo de uma cidade em declínio. Sim, a proliferação do "banco" representou, em Amsterdam, um processo de mutação e de deterioração do capital; sim, sua oligarquia social fecha-se sobre ela, retira-se, como em Veneza ou em Gênova, do negócio ativo e tende a transformar-se numa sociedade de prestamistas à procura de tudo o que possa garantir privilégios tranqüilos, inclusive a proteção do *stathouderado*. Mas talvez possamos reprovar a este punhado de privilegiados (embora nem sempre tenha sido escolhido); no entanto nunca a sua capacidade de cálculo, uma vez que atravessam ilesos toda a tormenta da Revolução e do Império e que, segundo certos autores holandeses, se mantêm firmes em 1848[423]. Sim, há passagem das tarefas elementares e como que salubres da vida econômica para os jogos mais sofisticados do dinheiro. Mas Amsterdam está presa num destino que ultrapassa suas responsabilidades próprias: é a sorte de todo capitalismo dominante ser apanhado numa evolução já visível, séculos antes, por ocasião das feiras de Champagne, e que, devido a seu próprio sucesso, vem esbarrar no limiar de atividades ou acrobacias financeiras onde o conjunto da economia dificilmente consegue juntar-se a ela, a menos que ela se recuse a segui-la. Se procurarmos as causas ou os motivos do recuo de Amsterdam, arriscamo-nos, em última análise, a cair nas verdades gerais que são válidas para Gênova no início do século XVII, ou para Amsterdam no século XVIII e talvez para os atuais Estados Unidos, também eles manejam papel-moeda e crédito até limites perigosos. É, pelo menos, o que sugere um exame das crises que se sucedem em Amsterdam durante a segunda metade do século XVIII.

OS CAPITAIS HOLANDESES EM 1782

Segundo uma estimativa do Grande Prebendário van der Spieghel, seriam de um bilhão de florins, investidos do seguinte modo:

Empréstimos externos aos Estados	335	milhões, dos quais	Inglaterra	280
			França	25
			outros	30
Empréstimos coloniais	140			
Empréstimos internos (a províncias, companhias, almirantados)	425			
Comércio cambial	50			
Ouro, prata, jóias	50			

in Y. de Vries, Rijkdom der Nederlanden, 1972).

As crises de 1763, 1772-1773, 1780-1783

O vasto sistema holandês atravessou, a partir dos anos 1760, várias crises graves, paralisantes. Crises todas semelhantes e que parecem ligadas a crises do crédito. A massa dos efeitos comerciais, a soma do "dinheiro artificial", parece gozar de uma certa autonomia com relação à economia geral, mas com limites que não devem ser ultrapassados. Em plena crise (18 de janeiro de 1773), Maillet du Clairon, o atento cônsul francês em Amsterdam, pressente esses limites quando explica que a praça de Londres está tão "apressada" quanto a de Amsterdam, que é essa "uma prova de que há em todas as coisas um limite depois do qual é preciso necessariamente retroceder"[424].

Todos esses acidentes seriam devidos a um mesmo processo bastante simples, até simples demais? Um certo volume de papel excederia as possibilidades da economia européia que, periodicamente, largaria seu fardo? O desequilíbrio surgiria mesmo com regularidade, a cada dez anos: 1763, 1772-1773, 1780-1783. Na primeira e terceira dessas crises, a guerra certamente desempenhou um papel: a guerra é por natureza inflacionista, perturba a produção e, no dia em que acaba, é preciso pagar a conta, compensar o desequilíbrio provocado por ela. Mas quanto à crise de 1772-1773, a guerra não interfere. Estaremos em presença de uma crise dita do *Ancien Régime*, devendo-se tudo a um refluxo da produção agrícola cujas conseqüências se estendem ao conjunto das atividades econômicas? Uma crise comum, em suma? Em 1771-1772, a Europa sofre, efetivamente, colheitas catastróficas. Uma notícia de Haia (24 de abril de 1772) assinala, na Noruega, uma fome "tão atroz [...] que já se moem cascas de árvores para fazer as vezes de farinha de centeio" e os mesmos extremos se observam em regiões da Alemanha[425]. Terá sido essa a razão da crise violenta, que as conseqüências da fome catastrófica que se abateu sobre a Índia, também nos anos 1771-1772, agravaram ainda mais, desman-

telando os mecanismos da *East India Company*? Claro que tudo isso contou, mas o verdadeiro motor não será, mais uma vez, o retorno periódico de uma crise do crédito? Seja como for, no coração de cada uma dessas crises, como conseqüência ou como causa, falta sempre o dinheiro, a taxa de desconto sofre aumentos bruscos, chega a níveis insuportáveis, até 10 e 15%.

Os contemporâneos sempre associam essas crises a uma grande falência inicial, a dos Neufville, em agosto de 1763[426], a dos Clifford, em dezembro de 1772[427], a de Van Faerelink, em outubro de 1780[428]. É evidente que essa maneira de ver, por mais natural que seja, é pouco convincente. Os cinco milhões de florins da falência dos Clifford, os seis milhões dos Neufville por certo tiveram seu peso, desempenharam na Bolsa de Amsterdam um papel de detonador, de destruidor violento da confiança. Mas será de acreditar que, se os Neufville não tivessem realizado operações desastrosas na Alemanha, ou se os Clifford não se tivessem envolvido numa especulação louca na Bolsa de Londres com as ações da *East India Company*, ou se o burgomestre Van Faerelink não tivesse feito maus negócios no Báltico, o mecanismo da crise não se teria desencadeado nem generalizado? A cada vez, o primeiro choque das grandes falências fez rachar um sistema já tenso. Há, pois, vantagem em ampliar a observação, simultaneamente no tempo e no espaço, e, sobretudo, em associar as crises em questão, uma vez que se somam umas às outras, que pontuam o evidente recuo da Holanda, enfim, porque se assemelham e diferem e se explicam melhor se comparadas umas com as outras.

Assemelham-se: são, com efeito, crises modernas do crédito, o que as distingue *absolutamente* das chamadas crises do *Ancien Régime*[429], que se enraízam nos ritmos e processos da economia agrícola e industrial. Mas como diferem! Para Charles Wilson[430], a crise de 1772-1773 é mais grave, mais profunda do que a de 1763 — e ele tem razão —, mas não será a crise de 1780-1783 mais profunda ainda? De 1763 a 1783, não houve agravamento, acentuação do desatino holandês e, ao mesmo tempo que este *crescendo* de dez em dez anos, uma transformação do quadro econômico subjacente? A primeira crise, a de 1763, segue-se à Guerra dos Sete Anos (1756-1763), que foi para a Holanda, neutra, um período de prosperidade mercantil inaudita. Durante as hostilidades, "a Holanda fez quase sozinha [...] todo o comércio da França, sobretudo o da África e da América, que é, por si só, um objeto imenso, e o fez com um acréscimo de lucros de cem e muitas vezes de duzentos por cento. [...] Alguns negociantes da Holanda enriqueceram-se com isso, a despeito da perda de um grande número dos seus barcos, tomados pelos ingleses, que foram estimados em mais de cem milhões" de florins[431]. Mas essa recuperação do seu comércio, essa volta aos seus melhores tempos, exigiu da Holanda enormes operações de crédito, um crescimento desordenado das acertações, reembolsos de letras de câmbio vencidas por novas letras sobre outras casas, mais operações de créditos artificiais em cadeia[432]. Pensa um bom juiz[433]: "Só os imprudentes assumiram então grandes compromissos". Será verdade? Como podiam os sensatos escapar à engrenagem da "circulação"? Crédito natural, crédito forçado, crédito "quimérico" acabaram por constituir um enorme volume de papel, de uma tal extensão que, segundo um cálculo exato, excede quinze vezes o dinheiro sonante ou real da Holanda"[434]. Mesmo não se tendo tanta certeza como nosso informante, um holandês de Leyde, quanto à exatidão desse valor, é óbvio que os negociantes holandeses

se encontram diante de uma situação dramática quando os *discompteurs*, de repente, se recusam a descontar o papel, ou, mais exatamente, já não conseguem fazê-lo. Faltando dinheiro, a crise precipita-se, com suas falências em cadeia: além de Amsterdam, atinge Berlim, Hamburgo, Altona, Bremen, Leipzig[435], Estocolmo[436] e, intensamente, Londres, que é levada a contribuir pela praça holandesa. Uma carta veneziana de Londres, com data de 13 de setembro de 1763[437], relata que, na semana precedente, segundo rumores, teria sido enviada para a Holanda a "notável" soma de 500 000 libras esterlinas "em socorro do grupo comercial" em apuros de Amsterdam.

Mas deve-se falar em auxílio quando se trata, para os holandeses, de uma repescagem dos capitais investidos nos fundos ingleses?[438] Como a crise se abriu em 2 de agosto com a falência de José Aron (com 1 200 000 florins a descoberto) e dos irmãos Neufville (com um passivo de 6 milhões de florins), a chegada de fundos ingleses terá portanto levado um mês, um mês de lamentações, de desespero, de solicitações... E de acontecimentos espetaculares: falências em Hamburgo, por exemplo, entre elas a de muitos mercadores judeus[439], 4 em Copenhague, 6 em Altona[440], 35 em Amsterdam[441] e "uma coisa que nunca tinha acontecido, é que no começo dessa semana o dinheiro do banco estava a meio por cento abaixo [do] dinheiro sonante"[442]. Em 19 de agosto, as falências são em número de 42[443] e "já se conhecem algumas das próximas vítimas". Oldecup, o cônsul russo, em vista da catástrofe, não hesita em culpar a "grande avidez do ganho que alguns negociantes quiseram fazer nas ações durante a guerra"[444]. "Tantas vezes vai o cântaro à fonte que se parte", escrevia ele em 2 de agosto. "O que há tanto tempo se previa e temia acaba de acontecer."

A Bolsa de Amsterdam paralisou-se imediatamente: "Não há nada a fazer na bolsa [...], já nem se fazem descontos[445], nem câmbios; não há cotações; a desconfiança é geral"[446]. A única solução seria obter prazos[447], dir-se-ia, em termos de feira, *prolongamentos*. Em seu documento, um autor de projetos fala de prorrogação[448], de suspensão, isto é, de um pouco de tempo suplementar que o Estado poderia dar até que os canais de circulação voltassem a funcionar. Seu erro foi pensar que uma decisão das Províncias Unidas bastaria para o caso, quando o fato é que todos os príncipes, todos os Estados da Europa teriam que dar o seu acordo.

Mas a melhor solução não seria a chegada a Amsterdam de moedas ou de lingotes? Os Neufville (mas não são os únicos) haviam instalado em sua casa de campo, perto de Haarlem, uma fábrica para "purgar e refinar o mau dinheiro da Prússia, do qual lhes tinham enviado da Alemanha vários milhões em barris". O recolhimento na Alemanha dessa má moeda, emitida por Frederico II durante a Guerra dos Sete Anos, é feito por mercadores judeus locais em ligação com mercadores judeus de Amsterdam[449]. Estes, quase exclusivamente ocupados nos câmbios e muito abalados pela crise, sacam letras sobre esse metal bendito que vem a eles. "Os mercadores judeus Ephraim e Jizig, que são os empresários da moeda do rei [da Prússia], enviaram anteontem (16 de agosto de 1763) 3 milhões de escudos para Hamburgo por mala postal, sob escolta, e soube que outros banqueiros mandam também somas consideráveis para a Holanda para manter seu crédito", escreve o cônsul napolitano em Haia[450].

A injeção de dinheiro é a solução correta. Aliás, o Banco de Amsterdam, em 4 de agosto, contrariamente às suas normas habituais, tinha consentido em receber "em depósito lingotes de ouro e de prata"[451], o que era uma maneira de integrar imediatamente na circulação monetária os metais preciosos entregues em estado bruto.

Mas não há necessidade de continuar seguindo essa crise de liquidação, violenta, drástica, que abate apenas as firmas débeis, limpa o mercado de especulações brutais e é, em geral, de certo ponto de vista, sadia e útil, pelo menos quando nos colocamos no epicentro desse terremoto financeiro. Não em Hamburgo, onde, desde o início de agosto, antes da tempestade da falência dos Neufville, o porto estava abarrotado de barcos na espera vã de carregar e que pensavam em partir para leste, em direção a outros portos[452]; não em Rotterdam, onde, em abril[453], o "povinho" se tinha sublevado e onde a "burguesia foi obrigada a pegar em armas e a dispersar todos os amotinados". Mas sim em Amsterdam, que, ao que parece, escapa a esses aborrecimentos e perturbações e que, passada a tempestade, recompõe-se sem grandes dificuldades: "Seus mercadores banqueiros iriam, como a fênix, renascer, ou melhor, reaparecer das próprias cinzas e afirmar-se, afinal, como credores das praças comerciais arruinadas"[454].

Em 1773, uma vez desferido o golpe da falência dos Clifford (28 de dezembro de 1772), a crise recomeça e segue o seu caminho. A mesma sucessão, a mesma engrenagem. Oldecup poderia copiar as cartas que escrevera dez anos antes. A bolsa fica paralisada. Escreve o cônsul russo: "Várias casas foram atrás da falência de Clifford & Filho. Horneca, Hogger & Cia., que tratam de tudo para a França e para a Suécia, estiveram [...] duas ou três vezes a ponto de falhar. A primeira vez, conseguiu-se reunir para eles, numa noite, 300 000 florins que tinham de pagar no dia seguinte"; a segunda vez, acabava de chegar muito a propósito de Paris "uma carroça carregada de dinheiro em ouro [...]. Rije, Rich e Wilkiesons, que são os correspondentes de Frederico em São Petersburgo, mandaram vir prata da Inglaterra" (o ouro chegado da França seria do valor de um milhão e a prata da Inglaterra, de dois milhões). Os Grill, que fazem muito comércio com a Suécia, tiveram que deixar de pagar porque não conseguiam "descontar suas letras de câmbio sobre outros". Cesare Sardi & Cia., casa antiga que fez diversas negociações para a Corte de Viena, "foi obrigada a seguir a torrente"[455]. É verdade que esses italianos, que preferem divertir-se a trabalhar, já tinham visto baixar o seu crédito[456]. A atual catástrofe foi para eles o golpe de misericórdia. Mas algumas casas, igualmente em falência, são na realidade sólidas, apenas surpreendidas pela derrocada geral, e outras falências se seguirão se não houver cuidado[457]. Uma vez mais, a cidade decide adiantar, graças ao banco, dois milhões em dinheiro com a garantia dos principais negociantes locais, para ajudar aqueles que têm necessidade de dinheiro e podem dar penhores, quer em mercadorias, quer em efeitos sólidos. "No entanto, não serão aceitas letras de câmbio, nem das principais casas, pois neste caso dois milhões" não serviriam para nada[458]. É evidente que a falência espetacular e aliás definitiva dos Clifford, uma casa com 150 anos de existência, desencadeou a desconfiança geral e pedidos de reembolso que excediam de longe o dinheiro disponível.

A mesma história de 1763, haverá quem pense. Assim julgaram os contemporâneos. A mesma crise breve logo terminada, na sua seqüência dramática, no fim

de janeiro. Mas o fato de ser mais grave do que a precedente levanta um problema que Charles Wilson[459] resolveu no essencial. O fato decisivo, na verdade, é o golpe inicial ter partido de Londres, já não de Amsterdam. A catástrofe que assola os Clifford e seus associados é a derrocada das ações da *East India Company*, às voltas com uma situação difícil na Índia, particularmente em Bengala. E a queda das cotações ocorre tarde demais para os especuladores ingleses, que jogavam na baixa, e cedo demais para os holandeses, que jogavam na alta. Tanto uns como outros caem, tanto mais que as compras dos especuladores se fazem geralmente por apenas 20% do preço das ações, sendo o resto a crédito. Suas perdas são, portanto, enormes.

A crise que parte de Londres acarreta a intervenção do Banco da Inglaterra, que logo chega à suspensão do desconto de todos os papéis duvidosos e depois de todos os papéis. Não tem solução a questão de saber se o banco errou ou não sua tática ao atingir deste modo Amsterdam, mercado do dinheiro e do crédito. Seja como for, se há nessa crise uma fênix que atravessa ilesa o fogo, ela é Londres que, passado o alerta, continua a drenar para si os investimentos, os "excedentes" renascentes da Holanda.

Em Amsterdam, as coisas não vão tão bem: ainda em abril de 1773, três meses depois do fim do alerta, as ruas continuam inquietas. "Há quinze dias que só se ouve falar de roubos noturnos. Em conseqüência, duplicaram-se as guardas habituais e distribuíram-se pelos diferentes bairros patrulhas burguesas, mas de que serve essa vigilância se a causa do mal não foi eliminada e o governo não tem meios para acudir?"[460] Em março de 1774, mais de um ano depois da crise, não passou o desânimo da classe mercante. "O que vai dar o golpe derradeiro no crédito desta praça", escreve o cônsul Maillet du Clairon, "é que cinco ou seis das casas mais importantes e ricas acabam de abandonar o comércio; nesse número está incluída a de André Pels e filho, casa ainda mais conhecida nas praças estrangeiras do que na de Amsterdam, de que foi muitas vezes o principal recurso: se as casas ricas abandonam a bolsa, os grandes negócios em breve desaparecerão. Como ela não poderá suportar grandes perdas, também não ousará obter grandes lucros. É verdade, no entanto, que continua a haver mais dinheiro na Holanda do que em qualquer outro país, guardadas as devidas proporções"[461].

Mas o que está em jogo, aos olhos dos historiadores, entenda-se, é a primazia da economia-mundo européia.

Ainda em fevereiro de 1773 o nosso cônsul, ao saber que uma enorme bancarrota de 1 500 000 piastras acaba de ocorrer em Gênova, liga este incidente (e todos os que abalam as praças da Europa) a Amsterdam, sendo essa cidade "a sede de onde quase todas extraem seus movimentos"[462]. Pelo contrário, creio que Amsterdam já não é então a "sede", o epicentro. A sede já é Londres. Há então uma regra, que seria bem cômoda — isto é, qualquer cidade que se coloca ou é colocada no centro de uma economia-mundo é a primeira a desencadear os terremotos regulares do sistema, e depois a primeira a se curar verdadeiramente? Isso nos faria ver com outros olhos a quinta-feira[463] negra de Wall Street, no ano de 1929, que para mim marca, de fato, o início da primazia de Nova York.

A primazia de Amsterdam está portanto fora de jogo (pelo menos aos olhos dos historiadores) quando se anuncia a terceira crise, a dos anos oitenta. Uma crise

que, aliás, difere das precedentes, não apenas por causa da sua extensão (pelo menos 1780-1783), da sua particular nocividade para a Holanda ou pelo fato de carregar no seu movimento a quarta guerra anglo-holandesa, mas também porque se insere numa crise econômica mais ampla e de tipo muito diferente, nada mais nada menos que o *interciclo*[464] que Ernest Labrousse distingue na França de 1778 a 1791[465]. É nessa fase interdecenal que devemos situar o episódio da guerra anglo-holandesa (1781-1784), que termina com a ocupação do Ceilão pelos ingleses e pelo seu livre acesso às Molucas. A Holanda debate-se então, tal como o resto da Europa, numa crise prolongada que atinge toda a economia e não apenas o crédito, uma crise análoga àquela em que se debate a França de Luís XIV, que sai esgotada, financeiramente destruída, da guerra da América, apesar de a ter vencido[466]. "Para conseguir tornar a América livre, a França esgotou-se de tal maneira que no seu triunfo, querendo abater o orgulho inglês, arruinou a si mesma, vendo suas finanças esgotadas, seu crédito diminuído, o ministério dividido e todo o reino em facções." Essa é a opinião emitida por Oldecup em 23 de junho de 1788 sobre a França[467]. Mas essa fraqueza da Holanda, essa fraqueza da França não são explicadas apenas pela guerra (como tantas vezes se diz).

O resultado de uma crise longa e generalizada é muitas vezes o de clarificar o mapa do mundo, de devolver brutalmente cada um a seu lugar, de reforçar os fortes e inferiorizar os fracos. Politicamente vencida, se nos ativermos literalmente ao Tratado de Versalhes (3 de setembro de 1783), a Inglaterra triunfa economicamente, uma vez que tem então no seu seio o centro do mundo, com as conseqüências e as assimetrias que se seguirão.

Na hora da verdade, as fraquezas da Holanda, algumas das quais datam já de vários decênios, revelam-se bruscamente. Seu governo, cuja antiga eficácia conhecemos, está inerte, dividido contra si mesmo; o urgente programa de armamento é letra morta; os arsenais são incapazes de se modernizar[468]; o país dá a impressão de se fragmentar em partidos irremediavelmente hostis; os novos impostos instituídos para tentar enfrentar a situação suscitam a ira geral; a própria bolsa tornou-se "lúgubre"[469].

A revolução batava[470]

Enfim, a Holanda encontra-se bruscamente às voltas com uma revolução política e social dentro das suas fronteiras — a dos "patriotas", partidários da França e da "liberdade".

Para a entender e explicar, podemos colocar o início dessa revolução quer no ano de 1780, que assiste ao início da quarta guerra anglo-holandesa, quer em 1781, com o apelo ao povo holandês lançado por Van der Capellan (*Aan het Volk von Nederlande*), fundador do partido dos "patriotas", quer em 1784, a partir da paz que a Inglaterra conclui em Paris, em 20 de maio, com as Províncias Unidas[471] e que foi o toque de finados da grandeza da Holanda.

Vista no seu conjunto, essa revolução é uma sucessão de acontecimentos confusos, violentos, de acidentes, de discursos, de conversas, de ódios militantes, de

Gravura satírica inglesa: os "patriotas", partidários da França, treinam atirando contra o desenho de um hussardo prussiano. (Fototeca A. Colin)

confrontos armados. Oldecup não precisa se forçar para dar sua desaprovação a esses contestatários que ele compreende mal, mas rejeita instintivamente. Desde o início, vitupera suas pretensões e o uso que eles fazem da palavra liberdade — *Vrijheid* —, como se a Holanda não fosse livre! Escreve: "O mais ridículo de tudo é a atitude afetada desses alfaiates, sapateiros, tamanqueiros, padeiros, tasqueiros, etc. [...] transformados em militares"[472]. Um punhado de verdadeiros soldados bastaria para chamar a turba à razão. Esses militares improvisados são as milícias insurrecionais populares, os "corpos armados" que se formaram para defender os municípios democráticos em certas cidades — não em todas. Com efeito, aos terrores "patrióticos" em breve se opõem, por todo o país, as violências "orangistas" dos partidários do *stathouder*. Cruzam-se e sucedem-se os rumores, os motins, as repressões. E a desordem alastra: Utrecht se rebela, há pilhagens[473]; um navio de partida para a Índia é totalmente pilhado e deslastrado até das moedas de prata destinadas à tripulação[474]. A populaça ameaça os aristocratas a que Oldecup de vez em quando chama "ricaços". Mas estamos tanto diante de uma luta de classes como diante de uma "revolução burguesa"[475]. Os patriotas são sobretudo a pequena burguesia, os noticiários franceses falam dela apenas como "burguesia", sem mais, ou

"republicanos", ou do "sistema republicano". Suas fileiras foram engrossadas por alguns "regentes", inimigos do *stathouder*, com esperança de, favorecidos pelo movimento, se desvencilharem de Guilherme V, diga-se de passagem um triste cavalheiro, ou melhor, um pobre homem. Mas de modo algum esse movimento restrito poderia contar com o povo comum, o povo tocado pelo mito orangista e sempre pronto a comover-se, a bater, a pilhar, a incendiar.

Essa revolução, que estamos longe de subestimar (é a contraprova do sucesso holandês), foi, nunca é demais repetir, a primeira revolução do continente europeu, o sinal precursor da Revolução Francesa, certamente uma crise muito profunda que dividiu "até as famílias burguesas, pai contra filho, marido contra mulher... com um azedume incrível"[476]. Aliás, instala-se todo um vocabulário de combate, revolucionário ou contra-revolucionário, de extrema ressonância e curiosa precocidade. Em novembro de 1786, um membro do governo, agastado com tanta discussão, tenta definir a liberdade e explica, no início de um longo discurso: "O sensato e o imparcial não compreendem o sentido dessa palavra, agora tão excessiva; pelo contrário, vêem que esse grito [viva a liberdade!] é sinal de revolta generalizada e de anarquia iminente. [...] Que quer dizer liberdade? [...] É gozar pacificamente os dons da natureza, estar sob a proteção das leis nacionais e cultivar as terras, as ciências, o comércio, as artes e ofícios com segurança [...] nada entretanto demais oposto a essas preciosas vantagens do que a conduta dos chamados patriotas"[477].

Contudo, a agitação revolucionária, por mais animada que fosse, conduziu apenas à divisão do país em dois grupos opostos. Como escrevia Henrique Hope[478]: "Isso tudo só pode acabar numa tirania absoluta, seja ela a do príncipe[479] ou a do povo" (essa maneira de confundir povo com patriotas faz pensar), e basta um golpe, num sentido ou no outro, para fazer cair o país em uma ou outra das soluções. Mas o país, no estado de fraqueza em que se encontra, não é o único a decidir sua sorte. As Províncias Unidas estão presas entre a França e a Inglaterra, são o trunfo de uma prova de força entre as duas potências. A princípio, a França parecia estar ganhando e foi assinado em Fontainebleau um tratado de aliança entre ela e as Províncias Unidas, em 10 de novembro de 1785[480]. Mas foi um sucesso ilusório, tanto para os patriotas como para o governo de Versalhes. A política inglesa, que joga com as cartas do *stathouder* e dos seus partidários, é localmente servida por um embaixador de excepcional qualidade, James Harris. A firma Hope tem o cuidado de distribuir sabiamente alguns subsídios, como, por exemplo, na província da Frísia. Finalmente, é lançada uma intervenção prussiana e a França, que adiantou algumas forças na região de Givet[481], não intervém. Um corpo de tropas prussianas, quase sem combate, chega diante de Amsterdam e ocupa a porta de Leyden. A cidade, que poderia ter-se defendido, capitula em 10 de outubro de 1787[482].

Restabelecido o poder do *stathouderado*, logo se organiza uma reação violenta, sistemática, diríamos hoje fascizante. Era preciso andar na rua com as cores de Orange. Milhares de patriotas fugiram; alguns exilados, os *matadors*, fizeram muito barulho, mas de longe. Dentro do próprio país, a oposição não desarmou: alguns andavam com insígnias cor de laranja liliputianas; outros punham-nas em V (*Vrijheid* = liberdade); outros não as usavam[483]. Em 12 de outubro, como os sócios da firma Hope se apresentassem na bolsa com as cores regimentais, foram expulsos e tiveram que voltar para casa sob escolta dos guardas cívicos[484]. Uma outra vez,

também na bolsa, rebenta um tumulto: é um negociante cristão que veio sem a sua insígnia[485] e que foi atacado pelos negociantes judeus, todos partidários do *stathouder*[486]. Mas isso são bagatelas, comparadas com as execuções e as violências do povo orangista. Nas "regências", burgomestres e escabinos são transferidos, instaura-se um verdadeiro sistema de espoliação, os representantes das famílias ilustres são despojados a favor de gente insignificante, desconhecidos ainda na véspera. E muitos são os burgueses e os patriotas que vão para o Brabant ou para França — talvez 40 000 pessoas[487]. Para cúmulo da desgraça, o pequeno exército prussiano vive em território conquistado. "A partir do momento em que as tropas do rei da Prússia entraram no território desta província [a Holanda], seu pagamento foi suspenso e não têm outro soldo senão a pilhagem, que dizem ser o sistema prussiano em tempo de guerra; o certo é que os soldados atuam em conformidade com essa regra e que a planície está completamente devastada; não pilham exatamente nas cidades, pelo menos nesta [Rotterdam], mas entram na loja e pegam as mercadorias sem pagar. [...] São também os soldados prussianos que exigem e guardam para si os direitos cobrados à entrada da cidade."[488] Os prussianos partem em maio de 1788. Mas a reação *stathouderiana* está já instalada e prosseguiu seu caminho.

Entretanto, a revolução inflamava-se na casa vizinha, o Brabant. O Brabant é Bruxelas, transformada, à imagem de Amsterdam, num ativo mercado de dinheiro, aberto às necessidades e aos apetites infinitos do governo austríaco. Oldecup, que pouco a pouco se tranqüiliza, tem no entanto uma palavra profética, em 26 de fevereiro de 1787: "Quando a Europa tiver se divertido suficientemente com as loucuras holandesas, tudo leva a crer que iremos voltar os olhos para a França"[489].

Capítulo 4

OS MERCADOS NACIONAIS

Nada parece mais evidente (para um historiador, entenda-se, pois a expressão está ausente dos diferentes dicionários de economia atuais)[1] do que a noção clássica de *mercado nacional*. Assim se designa a coerência econômica adquirida de um dado espaço político, sendo esse espaço de uma *certa dimensão*, antes de tudo o quadro daquilo a que chamamos o *Estado territorial*, a que antigamente se preferia chamar o *Estado nacional*. Uma vez que, nesse quadro, a maturidade política precedeu a maturidade econômica, a questão é saber quando, como e por que razões esses Estados adquiriram, economicamente falando, uma certa coerência interna e a faculdade de se comportar como um conjunto com relação ao resto do mundo. É, em suma, tentar fixar um advento que mudou o curso da história européia, relegando para segundo plano os conjuntos econômicos de primazia urbana.

Essa emergência corresponde forçosamente a uma aceleração da circulação, a um aumento das produções agrícola e não agrícola, bem como a uma dilatação da demanda geral — condições todas que, em abstrato, poderíamos imaginar adquiridas sem a intervenção do capitalismo, como conseqüência do transbordamento regular da economia de mercado. Na realidade, esta tende muitas vezes a se manter regional, a se organizar no interior dos limites que lhe propõem as trocas de produções diversificadas e complementares. Passar do mercado regional ao mercado nacional costurando juntas economias de raio bastante curto, quase autônomas e mui-

Este frontispício (por W. Hollar) do livro de John Ogilby, Britannia *(1675), representa uma estrada que parte de Londres; corresponde, em resumo, à idéia que um inglês do fim do século XVII podia fazer da riqueza do seu país: já um equilíbrio entre o comércio marítimo externo (barcos ao fundo, globo terrestre no primeiro plano), os tráficos rodoviários normais (com um coche em cima à direita, cavaleiros, um bufarinheiro), pecuária (carneiros, bois, cavalos) e agricultura. Só falta a indústria. (British Museum)*

tas vezes fortemente individualizadas, não tem portanto nada de espontâneo. O mercado nacional foi uma coerência imposta ao mesmo tempo pela vontade política, nem sempre eficaz na matéria, e pelas tensões capitalistas do comércio, especialmente do comércio externo e a longa distância. Em geral, uma certa expansão das trocas exteriores *precedeu* a unificação laboriosa do mercado nacional.

Eis o que nos leva a pensar que os mercados nacionais devem ter se desenvolvido prioritariamente no centro ou perto do centro de uma economia-mundo, nas próprias malhas do capitalismo. Que houve correlação entre seu desenvolvimento e a geografia diferencial que a progressiva divisão nacional do trabalho implica. Aliás, no sentido inverso, o *peso* do mercado nacional desempenhou seu papel na luta ininterrupta que opõe os diversos candidatos à dominação do mundo — neste caso, no duelo do século XVIII entre Amsterdam, uma cidade, e a Inglaterra, um "Estado territorial". O mercado nacional foi um dos quadros onde se elaborou, sob o impacto dos fatores internos e externos, uma transformação essencial para o desencadeamento da Revolução Industrial: refiro-me ao crescimento de uma demanda interna múltipla capaz de acelerar a produção nos seus diversos setores, de abrir os caminhos do progresso.

O interesse de um estudo dos mercados nacionais é indubitável. A dificuldade é que ele requer métodos e instrumentos à sua altura. Talvez os economistas tenham criado esses instrumentos e esses métodos durante esses trinta ou quarenta anos, para as necessidades das "contabilidades nacionais", mas sem pensarem, evidentemente, nos problemas particulares dos historiadores. Poderão estes adotar os serviços dessa macroeconomia? É óbvio que as impressionantes massas de dados que hoje são manipuladas diante de nossos olhos para pesar as economias nacionais nada têm a ver com o material indigente de que dispomos para o passado. E as dificuldades, em princípio, aumentam à medida que nos afastamos do presente diretamente observável. Para cúmulo do azar, a adaptação da problemática de hoje à investigação do passado ainda não foi verdadeiramente empreendida[2]. E os raros economistas que, nestes domínios, substituem os historiadores, aliás com brilho, um Jean Marczewski, um Robert William Fogel[3], não ultrapassam, este o século XIX, aquele o século XVIII. Operam em épocas em que os números abundam relativamente, mas para além dessas zonas de meia-luz, nada nos dão, nem sequer sua bênção. Só Simon Kuznets, como já referi[4], nos ajudou nesse domínio.

No entanto, o problema existe. Falta-nos uma "pesagem global"[5] da economia nacional, na esteira de S. Kuznets e W. Leontiev, para encontrarmos não tanto a letra mas o espírito da sua investigação, tal como outrora os historiadores, para entenderem as conjunturas retrospectivas dos preços e dos salários, transpuseram o pensamento pioneiro de Lescure, de Aftalion, de Wagemann e, mais ainda, de François Simiand. Nessa antiga orientação, nós, historiadores, triunfamos maravilhosamente. Mas o que está em jogo, desta vez, é mais incerto. E, como o produto nacional não aceita o ritmo puro e simples da conjuntura econômica tradicional[6], não só esta não pode vir em nosso auxílio como nós nunca damos um passo em frente sem alterarmos o que já conhecíamos ou julgávamos conhecer. A única vantagem, mas que tem o seu peso, é que, ao nos aproximarmos de métodos e de conceitos que nos são pouco habituais, somos forçados a considerar as coisas com um novo olhar.

UNIDADES ELEMENTARES, UNIDADES SUPERIORES

Ocupando uma vasta superfície, o mercado nacional divide-se por si; é uma soma de espaços de dimensões mínimas que se assemelham e não se juntam, mas que ele envolve e que obriga a certas relações. *A priori*, não se pode dizer qual desses espaços, que não vivem no mesmo ritmo e que no entanto não deixam de interagir, foi o mais importante, qual terá determinado a construção do conjunto. No lento e complexo processo de junção dos mercados, é freqüente o mercado internacional prosperar num país ao mesmo tempo que mercados locais bastante animados, ao passo que o mercado intermediário, nacional ou regional, vai a reboque[7]. Mas essa regra às vezes se inverte, particularmente nas zonas há muito trabalhadas pela história onde o mercado internacional freqüentemente se limita a coroar uma economia provincial, diversificada e instalada de longa data[8].

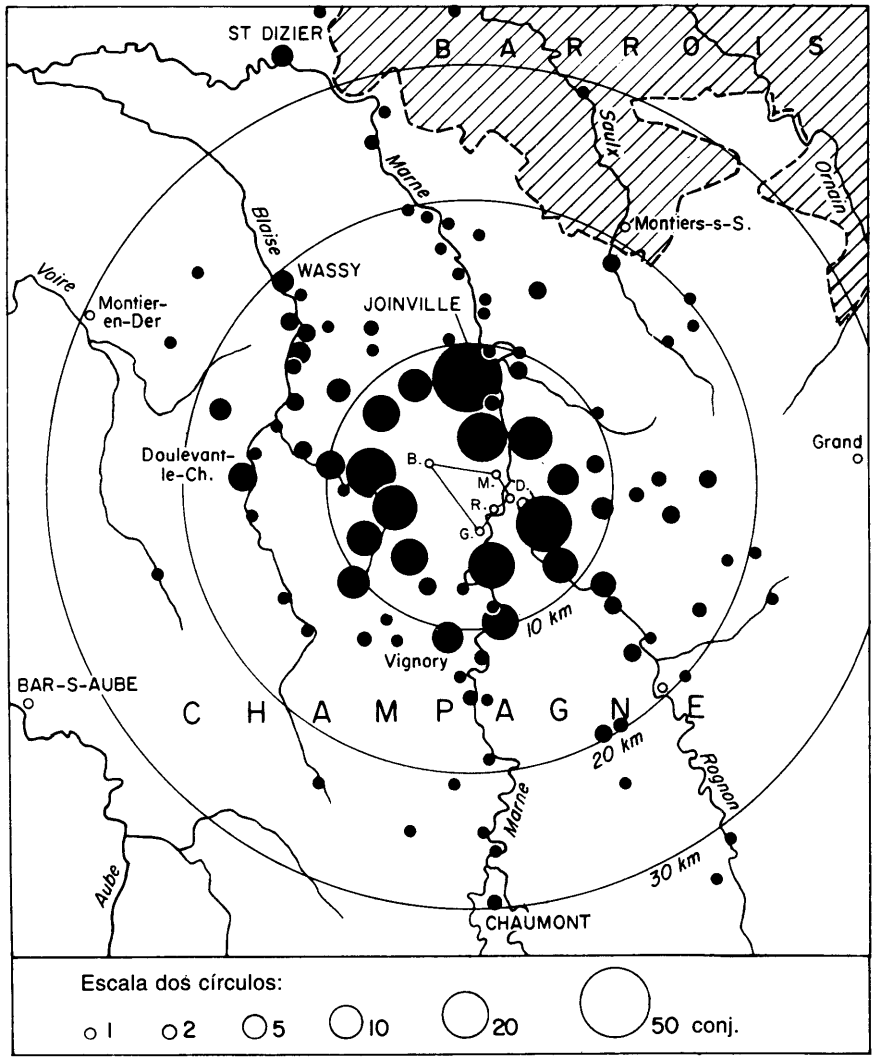
É preciso, portanto, estudar toda formação de um mercado nacional na diversidade dos seus elementos, apresentando-se cada conjunto quase sempre como um caso particular. Neste domínio como nos outros, são difíceis as generalizações.

Uma gama de espaços

O mais elementar desses espaços, o mais fortemente enraizado, é o *isolat* dos demógrafos, isto é, a unidade mínima de povoamento rural. Com efeito, nenhum grupo humano consegue viver e sobretudo sobreviver e se *reproduzir* se não conta pelo menos quatrocentos ou quinhentos indivíduos[9]. Na Europa do *Ancien Régime*, isso corresponde a uma ou várias aldeias próximas, mais ou menos ligadas que, todas juntas, delimitam ao mesmo tempo uma unidade social e uma zona de lavras, de terras não cultivadas, de caminhos e de habitações. Pierre de Saint-Jacob[10] fala, a esse propósito, de "clareira cultural", expressão que adquire todo o seu sentido quando se trata, como é freqüente na Alta Borgonha, de um espaço descoberto, talhado na floresta. Então, o conjunto é compreendido, é lido como um livro aberto.

No círculo estreito desses milhares de pequenas unidades[11] onde a história caminha em marcha lenta, as vidas sucedem-se, iguais a si mesmas, de geração em geração; a paisagem obstina-se em permanecer quase a mesma: aqui campos lavrados, prados, hortas, pomares, canhaveiras; ali os bosques familiares, terras não cultivadas úteis para pastagens; e sempre as mesmas ferramentas: a enxada, o alvião, a charrua, o moinho, a forja, a oficina do carroceiro...

Acima desses círculos restritos[12], agrupando-os (sempre que não vivem numa auto-suficiência muito avançada), situa-se a unidade *econômica* de menor formato: o conjunto constituído por um burgo, alimentado por um mercado, dotado às vezes de uma feira e, dispostas em auréola, umas tantas aldeias que dele dependem. Cada aldeia tem que estar a uma distância tal do burgo que a ida ao mercado e a volta se façam em um dia. Mas as dimensões do conjunto dependem ao mesmo tempo dos



25. CASAMENTOS EM CINCO ALDEIAS DA CHAMPAGNE DE 1681 A 1790

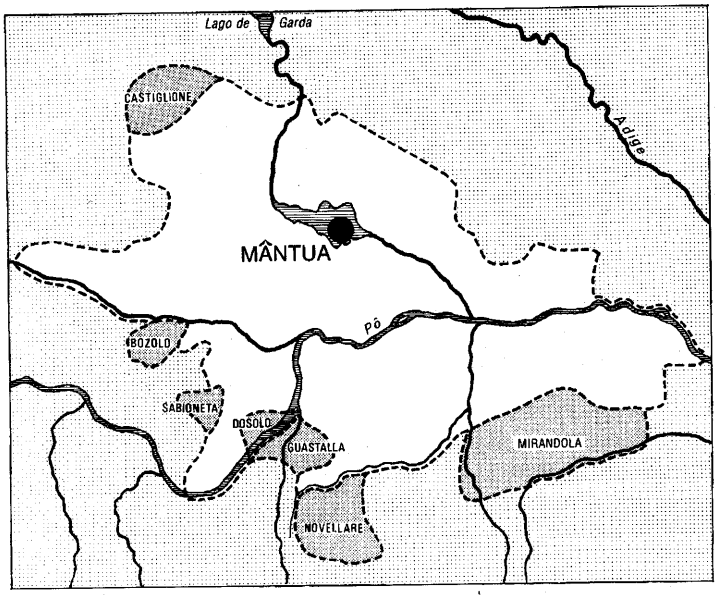
Numa região rural rica em vinhas, as cinco aldeias, Blécourt, Donjeux, Gudmont, Mussey e Rouvroy (designadas pelas suas iniciais), contam juntas 1 500 h., isto é, mais do que um isolat *característico do* Ancien Régime. *Contudo, de 1 505 casamentos recenseados nesses cem anos, 56,3% realizaram-se no interior de cada uma das cinco paróquias, 12,4% entre as cinco. O resto, 31,3%, refere-se a casais "estrangeiros" (471 no total), os únicos representados no mapa. A grande maioria deles provém de um raio de apenas 10 km. (Segundo G. Arbellot,* Cinq Paroisses du Vallage (XVII^{e}-XVIII^{e} siècles). Étude de démographie historique, *1973)*

meios de transporte, da densidade do povoamento e da fertilidade do espaço considerado. Quanto mais a população está disseminada e o solo é ingrato, mais aumentam as distâncias: no século XVIII, os montanheses do pequeno vale alpino da Vallorcina, a norte de Chamonix, situados no fim do mundo, precisam descer a pé a longa e difícil estrada que, pelo fundo do Valais, leva ao burgo de Martigny, "para lá comprar arroz, açúcar, às vezes um pouco de pimenta, e também carne a varejo, não havendo no presente lugar [da Vallorcina] nenhum açougue", ainda em 1743[13]. No extremo oposto, situam-se as aldeias numerosas e prósperas, coladas a grandes cidades, como os *pueblos de los montes*[14] em redor de Toledo que já antes do século XVI levam os seus produtos (lã, tapeçarias, couros) ao mercado da praça do Zucodover. Foram como que desligados dos trabalhos da terra por uma vizinhança exigente, presos a uma espécie de subúrbio. Em suma, é entre estes dois tipos extremos que devemos imaginar as relações aldeãs a pequena distância.

Mas como ter uma idéia do peso, da extensão ou do volume de tais universos colocados sob o signo de uma economia elementar? Wilhelm Abel[15] calculou que um vilarejo de 3 000 habitantes, para viver da sua própria terra, necessitava de 85 km² de terrenos. Mas 3 000 habitantes, no mundo pré-industrial, era mais do que a dimensão normal de um burgo; quanto aos 85 km², o número parece-me muito insuficiente, salvo se entendermos unicamente por terreno os solos aráveis. Nesse caso, o número deveria aumentar mais do dobro, para incluir os bosques, os prados, as terras não cultivadas que se juntam às culturas[16]. Isso daria uma extensão de cerca de 170 km². Em 1969 havia na França 3 321 cantões (segundo o *Dictionnaire des communes*). Se o *cantão*, divisão antiga às vezes calcada em divisões mais antigas ainda, é *de modo geral* o agrupamento econômico elementar, contando a França 550 000 km², esse "cantão" mediria em média entre 160 e 170 km² e contaria hoje 15 000 a 16 000 habitantes.

Será que os *cantões* se enquadram numa unidade regional superior e portanto de raio mais amplo? É o que há muito tempo os geógrafos franceses[17], sobretudo eles, vêm afirmando, valorizando a noção, a seus olhos fundamental, de "região". É certo que a extensão dessas 400 ou 500 "regiões" do espaço francês variou no passado, que as suas fronteiras não estavam bem fixadas e obedeciam mais ou menos aos determinismos do solo, do clima e das ligações políticas e econômicas. Um dentro do outro, esses espaços, de cores sempre originais, teriam uma superfície variável entre 1 000[18] e 1 500 ou 1 700 km²; representariam, desse modo, uma unidade relativamente pesada. Para situar nossa observação, praticamente cabem nesses limites a superfície do Beauvaisis, da região de Bray, da região de Auge ou da Woëvre lorena, do Othe, do Valois[19], do Toulois (1 505 km²)[20], da Tarantaise[21] que se aproxima dos 1 700 km², do Faucigny (1 661 km²)[22]. Todavia, com suas zonas montanhosas e seus imensos pastos alpestres, o vale de Aosta, de que possuímos um bom guia histórico[23], ultrapassa largamente essas normas (3 298 km²), ao passo que o Lodévois, região na verdade original que se limita à bacia hidrográfica do Lergue, mede apenas 798 km², mas é uma das dioceses menos extensas do Languedoc; as de Béziers (1 673 km²), de Montpellier (1 484 km²) e de Alès (1 791 km²) condizem bastante bem com a norma[24].

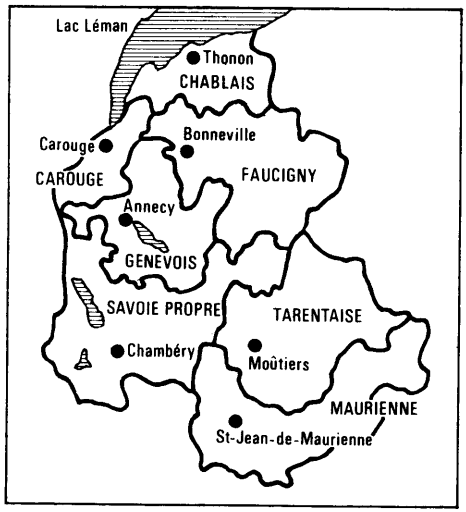
Poderíamos prosseguir esta caça às dimensões, às normas e às originalidades por toda a França e fora da França, por toda a Europa. Mas chegaríamos ao fim das



26. O DUCADO DE MÂNTUA SEGUNDO UM MAPA DE 1702

Nos limites do ducado (ao todo, entre 2 000 e 2 500 km²), Estados menores do que ele: o principado de Castiglione, Bozolo, Sabioneta, Dosolo, Guastalla, o condado de Novellare, o ducado de Mirandola. Mais longe, Veneza, a Lombardia, Parma e Modena. A própria cidade de Mântua está rodeada pelos lagos formados pelo Mincio. O ducado de Mântua, com seu longo passado, será equivalente ao que chamamos uma "região"?

nossas dificuldades? O essencial seria, decerto, ver quais dessas "regiões", da Polônia à Espanha, da Itália à Inglaterra, estão presas a uma cidade que as domina um pouco do alto; é o caso, para escolher exemplos conhecidos com precisão, do Toulois, de que Toul é o centro autoritário[25]; ou da região mantovesa, cuja superfície variável oscila entre 2 000 e 2 400 km², submetida, atada de pés e mãos, à Mântua dos Gonzaga[26]. Toda "região" assim centrada apresenta-se seguramente como uma entidade econômica. Mas a "região" é também — e talvez em primeiro lugar — uma realidade cultural, um dos quadrados de cor específica entre os quais se divide e pelos quais se harmoniza o mosaico do mundo ocidental, especialmente da França, que "se denomina diversidade"[27]. Talvez convenha interrogar o folclore, os trajes, os falares, os provérbios locais, os costumes (aquilo que não se encontrará dez ou vinte quilômetros adiante), a forma e os materiais das casas, dos telhados, a disposição dos interiores, as mobílias, os hábitos culinários — tudo o que constitui, bem localizado no território, uma arte de viver, de se adaptar, de equilibrar necessidades e recursos, de conceber as alegrias, que não são necessariamente as mesmas de outro lugar. Poderíamos também distinguir, ao nível da "região", certas funções administrativas, mas são seguramente muito imperfeitas, pelo menos na França, as coincidências entre a fantasia dos limites dos 400 bailiados e senescalatos e a realidade geográfica das 400 ou 500 "regiões"[28].

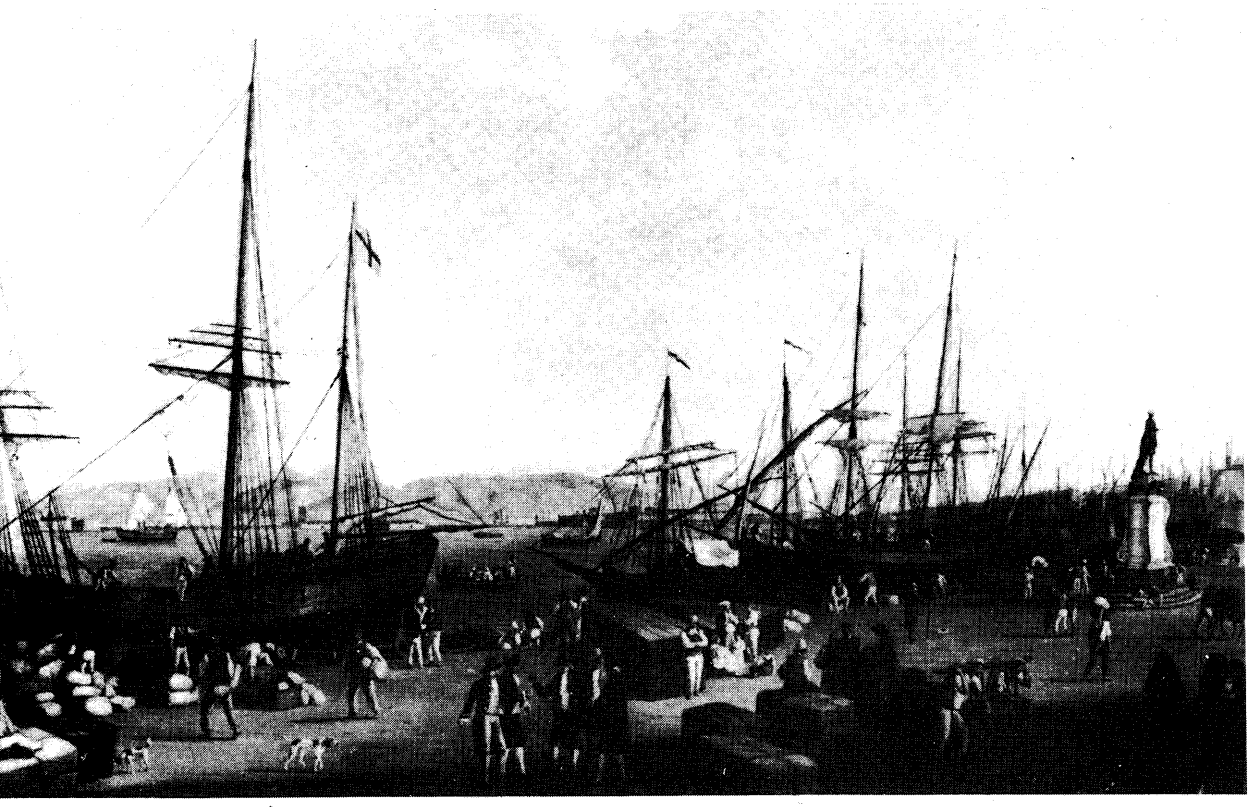


27. UMA PROVÍNCIA E SUAS "REGIÕES": A SAVÓIA NO SÉCULO XVIII

A província divide-se em unidades mais ou menos sólidas, das quais a maior parte se manteve até hoje. (Paul Guichonnet, Histoire de la Savoie, *1973, p. 313.)*

Um nível acima, as *províncias*[29] apresentam-se como colossos, de dimensões variáveis, evidentemente, uma vez que a história, que as construiu, não trabalhou por toda parte da mesma maneira. Vidal de la Blache, num livro que, infelizmente, é apenas um esboço, *États et nations d'Europe* (1889), apresentou sobretudo as "zonas", na verdade províncias, em que se divide o mundo ocidental. Mas no seu admirável *Tableau géographique de la France* (1911), que abre a *Histoire* de Lavisse, é à "região" que ele dá destaque, mais do que à zona natural ou à província. No final das contas, ainda é no *Tableau* de Michelet que encontramos a mais viva imagem da diversidade provincial que é para ele a "revelação da França"[30]. Uma diversidade que não se apagou quando as províncias foram confundidas, mais à força do que voluntariamente, para formar precocemente o quadro administrativo em que a França moderna cresceu pouco a pouco. Maquiavel[31] admirava com inveja, como obra-prima da realeza da França, embora tivesse levado vários séculos a construir, a paciente conquista de territórios outrora tão independentes como a Toscana, a Sicília ou o Milanese. E às vezes muito mais extensos: na França, a "região" é dez vezes o "cantão"; a província, é dez vezes a "região", isto é, 15 000 a 25 000 km^2, um território enorme, segundo as dimensões de outrora. Medida à velocidade dos transportes da época, a Borgonha de Luís XI, sozinha, tem centenas de vezes toda a França de hoje.

Nessas condições, não era a província, outrora, a pátria por excelência? "O quadro vivo da sociedade medieval [e pós-medieval] está nela", escreve J. Dhont a propósito de Flandres, "não é o reino, nem o senhorio (aquele demasiado vasto, um pouco irreal; este demasiado exíguo) mas sim o principado regional, organizado ou não"[32]. Em suma, a província terá sido durante muito tempo "a empresa política de dimensão ótima", e nada, na Europa atual, rompeu verdadeiramente esses vínculos de outrora. Aliás, a Itália e a Alemanha foram durante muito tempo conjuntos de províncias ou de "Estados", até a unificação do século XIX. E a França, embora se



F. Hackert: Vista do porto e da baía de Messina. Nápoles, Museu di S. Martino. (Foto Scala)

tenha formado cedo como "nação", desmembrou-se às vezes com bastante facilidade em universos provinciais autônomos, como por ocasião da longa e profunda crise das suas Guerras Religiosas (1562-1598), desse ponto de vista tão reveladora.

Espaços e mercados provinciais

Essas unidades provinciais, suficientemente extensas para serem mais ou menos homogêneas, são, de fato, antigas nações de tamanho menor que constituíram ou tentaram constituir seus mercados nacionais — digamos, para marcar a diferença: seus *mercados regionais*.

Parece até que podemos ver no destino do espaço provincial, *mutatis mutandis*, uma prefiguração, um duplo do destino nacional e mesmo internacional. Repetem-se as mesmas regularidades, os mesmos processos. O mercado nacional é, tal como a economia-mundo, superestrutura e invólucro. O que também é, na sua própria esfera, o mercado provincial. Isso quer dizer que uma província foi anteriormente uma economia nacional, até mesmo uma economia-mundo em ponto pe-

queno; que, a despeito da diferença de escalas, todo o discurso teórico que abria este livro deveria se repetir, palavra por palavra, a seu respeito; que ela comporta zonas regionais e cidades dominantes, "regiões" e elementos periféricos, zonas mais ou menos desenvolvidas, outras quase autárquicas... É, aliás, dessas diversidades *complementares*, do seu leque aberto que zonas bastante vastas extraíam sua coerência.

No centro, portanto, sempre uma cidade ou cidades que impõem sua preeminência. Na Borgonha, Dijon; no Delfinado, Grenoble; na Aquitânia, Bordeaux; em Portugal, Lisboa; na Venécia, Veneza; na Toscana, Florença; no Piemonte, Turim... Mas na Normandia, Rouen e Caen; na Champagne, Reims e Troyes; na Baviera, Regensburg, cidade livre que domina o Danúbio com sua ponte essencial, e Munique, capital criada no século XIII pelos Witelsbach; no Languedoc, Toulouse e Montpellier; na Provença, Marselha e Aix; no *espaço* loreno, Nancy e Metz; na Savóia, Chambéry, mais tarde Annecy e sobretudo Genebra; em Castela, Valladolid, Toledo e Madri; ou, para terminar com um exemplo significativo, na Sicília, Palermo, cidade do trigo, e Messina, capital da seda, entre as quais a autoridade longamente dominante da Espanha terá o cuidado de não escolher: é preciso dividir para reinar.

Claro que, quando há divisão da primazia, o conflito não tarda: uma das cidades acaba por levar a melhor. Um confronto não decidido durante muito tempo só pode ser sinal de mau desenvolvimento regional: o pinheiro que cria duas pontas ao mesmo tempo corre o risco de não crescer. Idêntico duelo pode ser indicação de uma orientação dupla ou de uma textura dupla do espaço provincial: não um Languedoc, mas dois Languedocs; não uma Normandia, mas duas Normandias pelo menos... Nesses casos, há insuficiente unidade do mercado provincial, incapaz de juntar espaços que tendem ou a viver por si ou a se abrir para outros circuitos exteriores: todo mercado regional está, na verdade, duplamente ligado a um mercado nacional e a um mercado internacional. Daí podem resultar cisões, quebras, desníveis, cada sub-região puxando para seu lado. E há muitas outras razões que prejudicam a unidade do mercado provincial, quanto mais não seja a política intervencionista dos Estados e dos príncipes da época mercantilista ou de vizinhos poderosos ou hábeis. Por ocasião da paz de Ryswick, em 1697, a Lorena é invadida pelas moedas francesas, o que é uma forma de dominação a que o novo duque não pode opor-se[33]. Em 1768, até as Províncias Unidas sentem-se lesadas por uma guerra de tarifas que lhes movem os Países Baixos austríacos. Há queixas em Haia: "O conde de Cobenzel[34] faz tudo o que pode para atrair o comércio para os Países Baixos, onde por toda a parte fazem calçadas e aterros para facilitar o transporte dos gêneros alimentícios e das mercadorias"[35].

Mas um mercado provincial *autônomo* não corresponderia a uma economia estagnada? Ele precisa se abrir, por bem ou por mal, aos mercados externos, nacional ou internacional. Por isso mesmo as moedas estrangeiras são, apesar de tudo, uma contribuição revigorante para a Lorena do século XVIII, que já não cunha sua própria moeda e onde o contrabando é uma indústria próspera. Mesmo as províncias mais pobres que quase nada têm para oferecer e para comprar fora, têm o recurso de exportar mão-de-obra, como a Savóia, o Auvergne ou o Limousin. Com o século XVII, cada vez mais a abertura para fora e os movimentos da balança se tor-

nam importantes, têm valor de indicadores. Aliás, nessa época, com a ascensão dos Estados, com o desenvolvimento da economia e das relações a grande distância, certamente está ultrapassada a hora das excelências provinciais. Seu destino a *longo prazo* é fundir-se numa unidade nacional, sejam quais forem suas resistências e suas aversões. Em 1768, a Córsega torna-se francesa, nas condições que sabemos; mas, com toda a evidência, ela não podia sonhar em ser independente. O particularismo provincial nem por isso morreu; existe ainda hoje, na Córsega e em outros lugares, com muitas conseqüências, muitos recuos.

Estado nacional, sim; mas e o mercado nacional?

O mercado nacional, finalmente, é uma rede de malhas irregulares, freqüentemente construída a despeito de tudo: a despeito das cidades demasiado poderosas que têm sua política própria, das províncias que recusam a centralização, das intervenções estrangeiras que acarretam rupturas e brechas, sem contar interesses divergentes da produção e das trocas — pensemos nos conflitos na França entre portos atlânticos e portos mediterrânicos, entre interior e frente marítima. A despeito também dos enclaves de auto-suficiência que ninguém controla.

Não é de estranhar que tenha havido necessariamente na origem do mercado nacional uma vontade política centralizadora: fiscal, administrativa, militar ou mercantilista. Lionel Rothkrug[36] define o mercantilismo como a transferência da direção da atividade econômica da comuna para o Estado. Mais valeria dizer das cidades e das províncias para o Estado. Cedo se impuseram por toda a Europa regiões privilegiadas, núcleos imperiais a partir dos quais começaram lentas construções políticas, início dos Estados territoriais. É o caso, na França, da Île-de-France, o domínio miraculoso dos Capetos, "tudo se passando uma vez mais entre o Somme e o Loire"[37]; na Inglaterra, a bacia de Londres; na Escócia, a zona de depressão das Lowlands; na Espanha, o espaço descoberto dos planaltos de Castela; na Rússia, a imensa clareira de Moscou... Mais tarde, na Itália, o Piemonte; na Alemanha, o Brandemburgo, ou melhor, o Estado prussiano, disperso pelo Reno até Königsberg; na Suécia, a região do lago Mälar...

Tudo, ou quase tudo, se constrói a partir de rotas essenciais. Em devido tempo (1943), gostei do livro de Erwin Redslob, *Des Reiches Strasse*, que sublinha a importância passada da estrada de Frankfurt-am-Main para Berlim, como instrumento, até mesmo como detonador da unidade alemã. O determinismo geográfico não é tudo na gênese dos Estados territoriais, mas tem seu papel.

Também a economia atua. É necessário que ela recupere seu fôlego depois dos meados do século XV para que os primeiros Estados modernos se afirmem *de novo* com Henrique VII Tudor, Luís XI e os Reis Católicos e, a leste, com a afirmação da Hungria, da Polônia e dos países escandinavos. A correlação é evidente. Todavia, na época, a Inglaterra, a França, a Espanha e o leste da Europa porcerto não são as zonas mais avançadas do continente. Não estão elas à margem da economia dominante que atravessa a Europa como uma faixa, do norte da Itália, através da Alemanha das regiões danubianas e renanas, até a encruzilhada dos Países Baixos?

Quanto a essa zona de economia dominante, ela é a dos velhos nacionalismos *urbanos*: a forma política revolucionária que é o Estado territorial não consegue alojar-se nela. As cidades italianas recusam a unidade política da península sonhada por Maquiavel e que os Sforza talvez pudessem ter construído[38]; Veneza parece nem ter pensado nisso; os Estados do Reich também não querem projetos de reforma do insolvente Maximiliano da Áustria[39]; os Países Baixos não tencionam integrar-se no Império espanhol de Filipe II e sua resistência assume a forma de uma revolta religiosa, sendo a religião, no século XVI, uma linguagem múltipla, e por mais de uma vez a do nacionalismo político em via de nascer ou de se afirmar. De modo que se observa uma cisão entre os Estados nacionais, que se erguem no lugar geométrico do *poder*, e as zonas urbanas, no lugar geométrico da *riqueza*. Serão os fios de ouro suficientes para acorrentar os monstros políticos? As guerras do século XVI respondem já sim e não. No século XVII, com toda a evidência, Amsterdam, que de certo modo terá sido a última sobrevivência urbana, retarda o desenvolvimento da França e da Inglaterra. Será necessário o novo impulso econômico do século XVIII para que o ferrolho se solte e a economia se coloque sob o controle dos Estados e dos mercados nacionais, potências pesadas às quais tudo, a partir de então, será permitido. Não é de estranhar, portanto, que os Estados territoriais, sucesso político precoce, só atinjam tardiamente o sucesso econômico que foi o mercado nacional, promessa de suas vitórias materiais.

Resta saber como se operou essa passagem, preparada de antemão, e por quê. A dificuldade está na falta de referências e, mais ainda, de critérios. *A priori*, pensar-se-á que uma superfície política se torna economicamente coerente quando é atravessada pela superatividade dos mercados, que acabam por deter e por animar, quando não tudo, pelo menos uma grande parte do volume global das trocas. Pensar-se-á também numa certa relação entre produção tomada pela troca e produção consumida localmente. Pensar-se-á até mesmo num certo nível de riqueza global, em limiares que foi necessário transpor. Mas que limiares? E, sobretudo, em que momentos?

As alfândegas internas

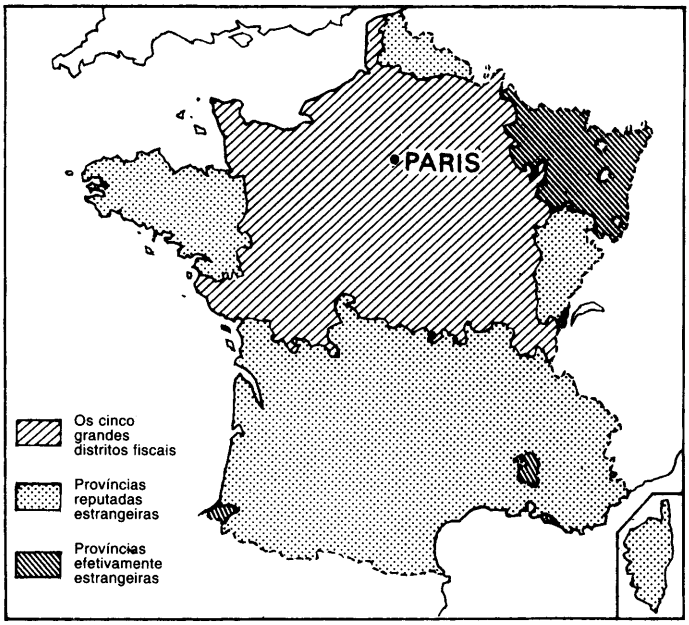
As explicações tradicionais valorizam demais as medidas autoritárias que desvencilharam o espaço político das alfândegas internas e dos pedágios que o fragmentavam, ou pelo menos prejudicavam a circulação nele. Levantados esses obstáculos, o mercado nacional começa a tornar-se eficiente. Não será uma explicação simples demais?

O exemplo que se dá sempre é o da Inglaterra, que, efetivamente, se desvencilhou muito cedo das suas barreiras internas[40]. O poder precoce e centralizador da monarquia inglesa, que data de 1290, obriga os proprietários de pedágios a fazerem a manutenção da estrada que controlam, reduz seu privilégio a um tempo de apenas alguns anos. Neste regime, os obstáculos à circulação não desaparecem todos, mas amenizam-se; e, por fim, deixam de contar. A grande história dos preços ingleses de Thorold Rogers só registra, para os últimos séculos da Idade Média, alguns nú-

meros isolados e de pouca importância relativos ao custo dos pedágios[41]. Eli Heckscher[42] explica esse processo não apenas pelo poder precoce da monarquia inglesa, mas também pela extensão relativamente pequena da Inglaterra e, mais ainda, "pelo predomínio das comunicações [livres] por via marítima", que fazem concorrência às estradas interiores e diminuem sua importância. Seja como for, o espanto dos viajantes estrangeiros é sempre o mesmo: um francês, o abade Coyer (1749), escreve a um amigo: "Esqueci-me de lhe dizer, ao descrever os caminhos, que não se vêem nem Repartições, nem Funcionários. Quando vier a esta Ilha, será revistado em Dover, conscienciosamente, após o que poderá percorrer toda a Grã-Bretanha sem que lhe façam qualquer pergunta. Se assim tratam o Estrangeiro, com mais razão ainda o Cidadão. As Alfândegas são relegadas à circunferência do Reino. Lá somos revistados de uma vez por todas"[43]. Um texto francês de 1772 repete: "Ao chegar à Inglaterra, somos revistados peça por peça, e essa primeira revista é a única no reino"[44]. Um espanhol[45], em 1783, reconhece que "é muito agradável para o viajante, na Inglaterra, não ser submetido a revistas aduaneiras em parte alguma do reino, depois de o ser uma vez, ao desembarcar. Quanto a mim, não passei pela experiência do rigor que me tinham dito ser praticado nessa operação, nem à minha entrada em Dover, nem à minha saída por Harwick. É certo que os alfandegários têm faro para descobrir aqueles que levam dinheiro em fraude e aqueles que o vão gastar, levados por sua curiosidade". Mas nem todos os viajantes têm a mesma sorte ou a mesma boa disposição. Pétion, futuro prefeito revolucionário de Paris, que passa a fronteira de Dover um 28 de outubro de 1791, acha a revista "desagradável e fatigante; quase todos os objetos pagam direitos, os livros, sobretudo se são encadernados, os objetos de ouro e de prata, os couros, a pólvora, os instrumentos musicais, as gravuras. É certo que, feita essa primeira inquirição, não se passa por mais nenhuma no interior do Reino"[46].

Nessa época, já havia quase um ano que a Constituinte abolira as alfândegas internas francesas, seguindo, no caso, uma tendência geral entre os Estados do continente a relegar para a fronteira política os postos alfandegários, então reforçados por guardas armados que formavam longos cordões protetores[47]. Mas são medidas tardias (1776 na Áustria, 1790 na França, 1794 em Veneza[48]) e nem sempre aplicadas no imediato. Na Espanha, tinham sido aprovadas em 1717, mas o governo tivera de recuar em seguida, especialmente no que se referia às províncias bascas[49]. Na França, entre 1726 e a Revolução, foram suprimidos mais de 4 000 pedágios, com um sucesso relativo, a se julgar pela interminável enumeração das alfândegas internas abolidas pela Constituinte a partir de 1º de dezembro de 1790[50].

Se o mercado nacional nascesse desse reordenamento, só haveria mercados nacionais no continente europeu no final do século XVIII, no princípio do século XIX. É evidentemente um exagero. Aliás, bastará suprimir os pedágios para ativar os tráficos? Quando Colbert, em 1664, criou a união aduaneira dos Cinco Grandes Distritos Fiscais, cuja superfície de conjunto é comparável, note-se, à da própria Inglaterra (ver desenho adiante), não se seguiu imediatamente qualquer aceleração da vida econômica. Talvez simplesmente porque a conjuntura não oferecesse na época boas condições. Pois, quando a conjuntura é favorável, parece que a economia a tudo se acomoda, supera quaisquer obstáculos. Ch. Carrière, na sua obra sobre os negócios em Marselha, calculou que os pedágios do Ródano, incluindo a alfândega



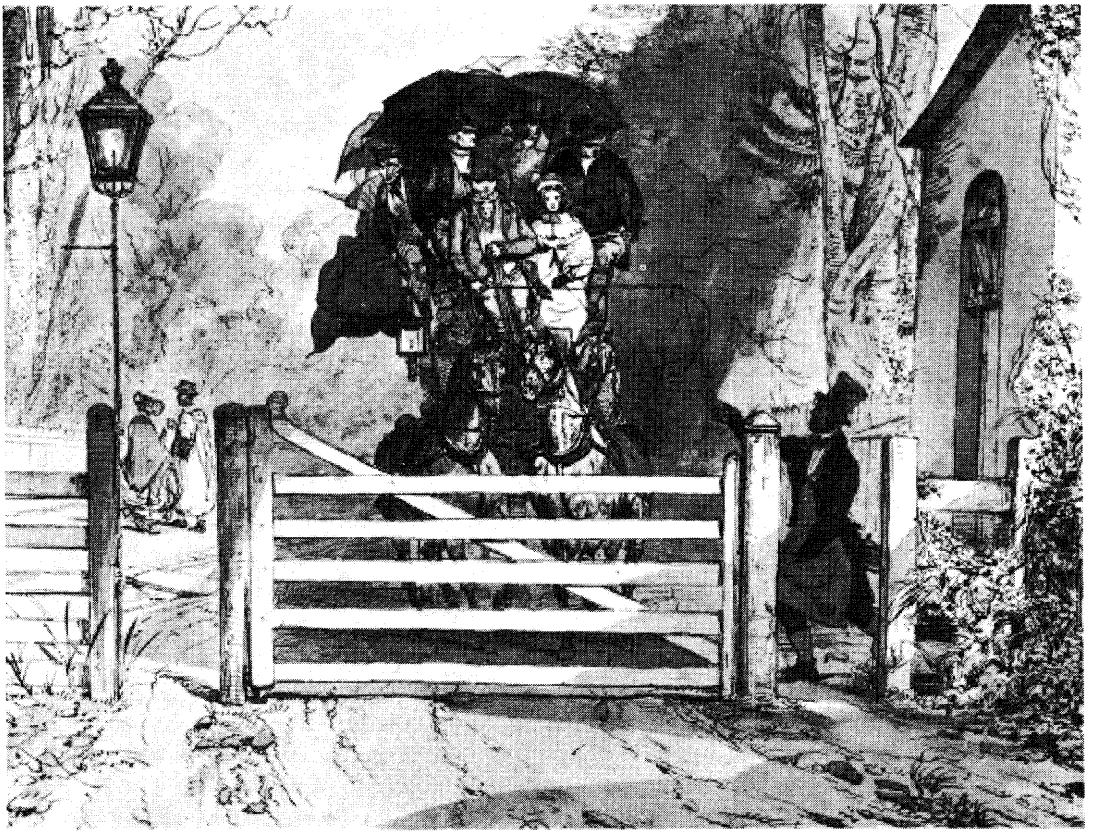
28. TERRITÓRIO DOS CINCO GRANDES DISTRITOS FISCAIS

Segundo W. R. Shepherd, Historical Atlas in *J. M. Richardson,* A Short History of France, *1974, p. 64.*

de Lyon e a de Valence, que nós, historiadores, transformamos (confiando nas queixas dos contemporâneos) em verdadeiras assombrações, só cobravam, no século XVIII, 350 000 libras para um tráfico de 100 milhões de libras, isto é, uma porcentagem de 0,35%[51]. O mesmo no Loire: não digo que os pedágios — subsistem 80 até ao século XIX — não representem um obstáculo, que não obriguem o bateleiro a deixar o fluxo da corrente para abordar o posto de controle, que não dêem lugar a exações, a abusos, a pagamentos ilícitos, que não causem atrasos a uma navegação lenta e difícil. Mas, se atribuirmos ao tráfico que anima o Loire o mesmo volume que atribuímos ao tráfico do Ródano (geralmente, é tido por superior), isto é, 100 milhões de libras, a soma dos direitos pagos elevará a 187 150 libras, ou seja, uma porcentagem, se a nossa informação estiver certa, de 0,187%[52].

Por outro lado, há *guias* que permitem a livre circulação em toda a França das mercadorias em trânsito, e temos muitos exemplos delas, desde cedo[53]. Em dezembro de 1673, mercadores ingleses queixam-se de que, tendo atravessado a França desde o Mediterrâneo até Calais, neste último porto quiseram obrigá-los a pagar um soldo por cada libra[54]. O que se reclama, provavelmente, é uma isenção total. Em 1719, 1 000 cobertores de Marselha são enviados para Saint-Malo para os senhores Bosc e Éon; as mercadorias são seladas em Marselha, na partida, e "à chegada a Saint-Malo serão postas no armazém do entreposto para serem enviadas ao estrangeiro sem terem que pagar quaisquer direitos"[55]. E esses trânsitos nada são ao lado da livre circulação dos cereais, farinhas e legumes, liberada "de todas as taxas,

mesmo daquelas de pedágio, pela declaração real de 25 de maio de 1763[56] que será, é certo, revogada em 23 de dezembro de 1770... Veja-se também a decisão do Conselho de Estado (28 de outubro de 1785)[57] que prevê a "proibição de receber qualquer direito de pedágio em toda a extensão do Reino sobre o carvão de terra que não se encontre nominavelmente expresso nas tarifas ou avisos". Esses são exemplos de circulação sem entraves num país cheio de barreiras, onde há muito homens importantes, quanto mais não seja Vauban (1707), sonham em "relegar [as alfândegas] às fronteiras e diminuí-las muito"[58]. Colbert empenhou-se nisso e, se o objetivo não é atingido então, em 1664, é porque os intendentes resistem, no temor, apenas ilusório, de que a livre circulação dos cereais no enorme reino possa provocar fomes[59]. A experiência de Turgot, em 1776, dará em catástrofe, com a guerra das farinhas. Dez anos mais tarde, em 1786, se o governo, a despeito dos seus desejos, não procede à supressão pura e simples dos pedágios é, ao que se diz, porque a operação, "feitos os cálculos", acarretaria, em reembolsos aos proprietários dos pedágios, uma despesa de 8 a 10 milhões, que "o estado atual das finanças terá dificul-



Pedágio numa estrada inglesa: antes de abrir, o guarda pede o pagamento. Gravura de Eugène Lami (1829). (Clichê B.N.)

dade em suportar"[60]. Na realidade, o número parece bastante módico, comparado com as dimensões fiscais da França e, se é exato, remete uma vez mais para pedágios de nível modesto.

Todos esses detalhes levam a pensar que o mosaico das barreiras alfandegárias não é em si um problema decisivo, mas uma dificuldade ligada a todos os problemas do momento. Podemos recordar, como prova em contrário, os *turnpikes* ingleses, estradas com pedágio que eram um pouco como as nossas auto-estradas atuais e que a Inglaterra autorizou, a partir de 1663, para incitar à construção de novos caminhos. Segundo um artigo da *Gazette de France* (24 de dezembro de 1762), "o pedágio... [dessas estradas com barreiras] é bastante considerável para produzir uma soma de três milhões de esterlinas por ano"[61]. Com essa tarifa, estamos longe dos pedágios do Loire ou do Ródano.

Finalmente, não escapamos à impressão de que só o crescimento econômico foi decisivo na extensão e consolidação dos mercados nacionais. Ora, para Otto Hintze, implicitamente, tudo decorreria da política, da união da Inglaterra com a Escócia (1707) e com a Irlanda (1801) que, criando o mercado das Ilhas Britânicas, reforçou a grandeza econômica do conjunto. Certamente, as coisas não foram tão simples assim. O fator político contou, é certo, mas Isaac de Pinto interrogava-se, em 1771, se a Escócia teria verdadeiramente, ao juntar-se à Inglaterra, trazido a ela um acréscimo de riqueza. E acrescentava: enriqueceria a França se anexasse a Savóia?[62] O argumento não se sustenta, pois a comparação entre a Escócia e a Savóia por certo não é pertinente. Mas não terá sido sobretudo, como veremos neste mesmo capítulo, a conjuntura em alta do século XVIII que levantou, agitou o conjunto britânico, que fez da união com a Escócia um bom negócio para ambas as partes? Se o mesmo não se pode dizer da Irlanda é porque esta se encontra na situação de colônia mais do que de parte integrante da União.

Contra as definições a priori

Rejeitemos portanto as definições peremptórias, formuladas *a priori*, como a de uma coerência quase perfeita (por exemplo, o uníssono das variações de preços dentro de um dado espaço) que seria a condição *sine qua non* do mercado nacional. Se adotássemos esse critério, já não poderíamos falar, para a França, de mercado nacional. O mercado do trigo, fundamental na época, na França como em toda a Europa, divide-se nela pelo menos em três zonas: uma zona nordeste com preços baixos e variações em dentes de serra; uma zona mediterrânica de preços altos e variações moderadas; uma zona atlântica mais ou menos profunda, de caráter intermediário[63]. Então nada mais é certo. Podemos concluir, na esteira de Traian Stoianovich, que "as únicas regiões européias em que a 'nação' coincide com o mercado nacional são a Inglaterra e talvez as Províncias Unidas. Mas a dimensão destas últimas faz delas mais um mercado 'provincial'. E mesmo as Ilhas Britânicas talvez não admitam um só ritmo para o trigo, uma vez que a fome ou a penúria se apresentam ora na Inglaterra, ora na Escócia, ora na Irlanda".

A seu modo, Michel Morineau é ainda mais restritivo: "Na medida em que uma nação não esteja fechada ao exterior, unificada no interior como mercado, será ela a unidade mais bem adaptada às avaliações [entenda-se, às avaliações de uma contabilidade nacional]? As disparidades regionais, para as quais a atual situação da Europa voltou a nos sensibilizar, existiam nos séculos XVI, XVII e XVIII. Hesitaríamos em propor um PNB (Produto Nacional Bruto) para a Alemanha ou para a Itália dessas eras distantes. Porque estavam politicamente divididas. Porque também economicamente ele seria inútil: a Saxônia vivia de maneira diferente das dioceses do Reno: o reino de Nápoles, os Estados pontifícios, a Toscana e a República veneziana [viviam também] cada qual à sua maneira"[64].

Sem responder ponto por ponto a essa argumentação (não havia diferenças regionais entre a Inglaterra propriamente dita, a Cornualha, o País de Gales, a Escócia, a Irlanda, é até simplesmente entre *highlands* e *lowlands*, no conjunto das Ilhas Britânicas?), assinalemos que Wilhelm Abel[65] foi mesmo assim tentado a fazer o cálculo do PNB para a Alemanha do século XVI; que para Otto Stolz[66], especialista em história das alfândegas, com o fim do século XVIII, as grandes rotas do tráfico em todo o Reich "fabricaram uma certa unidade"; que Iorjo Tadic[67] falava com obstinação de um mercado nacional dos Bálcãs já no século XVI, de que resultaram feiras animadas e populosas como a de Doljani, perto de Strumitsa, junto do Danúbio; que Pierre Vilar[68] acha que se assiste "na segunda metade do século XVIII à constituição de um verdadeiro mercado nacional espanhol, com vantagem para a atividade catalã". Então, por que seria absurdo calcular o PNB da Espanha de Carlos IV? Quanto ao conceito de nação "fechada ao exterior", é bastante difícil imaginá-la numa época em que o contrabando era uma indústria generalizada e próspera. Até mesmo a Inglaterra do século XVIII está mal fechada em suas fronteiras aparentemente perfeitas mas que o contrabando do chá, em 1785, se delicia a transpor; essa Inglaterra onde, já um século antes, em 1698, se dizia que "estando aberta por todos os lados, a fraude é tão fácil, que basta uma coisa entrar e logo está segura"[69]. É assim que sedas, veludos, aguardente, todas mercadorias provenientes principalmente da França, uma vez desembarcadas num ponto mal guardado da costa, encaminhavam-se tranqüilamente para os mercados e revendedores, sem temor de verificações posteriores.

De qualquer maneira, não estamos à procura de um mercado nacional "perfeito", que nem nos nossos dias existe. O que buscamos é um tipo de mecanismos internos e de relações com o vasto mundo, o que Karl Bücher[70] chamava uma *Territorialwirtschaft* por oposição à *Stadtwirtschaft*, a economia urbana que seguimos longamente nos capítulos precedentes. Em suma, uma economia volumosa, amplamente estendida no espaço, "territorializada", como às vezes se diz, e suficientemente coerente para que os governos possam de certo modo modelá-la e manobrá-la. O mercantilismo é justamente a tomada de consciência dessa possibilidade de manobrar o conjunto da economia de um país, ou seja, resumindo, a busca, já do mercado nacional.

Economia territorial, economia urbana

Só com relação aos problemas levantados pelo mercado nacional podemos compreender em que diferem profundamente *Territorialwirtschaft* e *Stadtwirtschaft.*

Profundamente. Com efeito, as diferenças imediatamente visíveis, as do volume e as da extensão, contam menos do que parece. Decerto podemos dizer, sem grande exagero, que o "território" é uma superfície, o Estado-cidade um ponto. Mas a partir do território dominante, tal como a partir de qualquer cidade dominante, é tomada uma zona exterior e é acrescentado um espaço que, no caso de Veneza, ou de Amsterdam, ou da Grã-Bretanha, é exatamente uma economia-mundo. Há depois, nas duas formas de economia triunfantes, uma tal ultrapassagem do espaço próprio, que as dimensões deste, à primeira vista, perdem importância enquanto critério de diferenciação. Tanto mais que nessa ultrapassagem ambos os sistemas se assemelham. Veneza é no Levante uma potência colonial, tal como a Holanda o é na Insulíndia e a Inglaterra na Índia. *Cidades* e *territórios* apegaram-se da mesma maneira a uma economia internacional que os sustentou e a qual também eles reforçaram. De ambos os lados, os meios de dominação e, por assim dizer, de *cruzeiro*, de vida no dia-a-dia, são os mesmos: frota, exército, violência e, se necessário, a artimanha, até a perfídia — pensemos no Conselho dos Dez ou, bem mais tarde, no *Intelligence Service*. Surgem os bancos "centrais"[71] em Veneza (1585), em Amsterdam (1609), depois na Inglaterra (1694) — esses bancos centrais que são, na visão de Charles P. Kindleberger[72], "o recurso de última instância" e que me parecem sobretudo instrumentos de poder, de dominação internacional: eu te ajudo, te salvo, mas te submeto. Imperialismos, colonialismos existem desde que o mundo é mundo e uma dominação acentuada secreta o capitalismo, como tenho repetido freqüentemente para disso convencer o leitor a mim mesmo.

Portanto, se partirmos da visão da economia-mundo, passar de Veneza a Amsterdam e de Amsterdam a Inglaterra é permanecer num mesmo movimento, numa mesma realidade de conjunto. O que distingue o sistema-nação e o sistema-cidade, até os opõe, é sua organização estrutural própria. O Estado-cidade escapa às dificuldades do setor dito primário: Veneza, Gênova, Amsterdam comem trigo, azeite, sal, até carne, etc., que lhes são fornecidos pelo comércio externo; recebem de fora madeira, matérias-primas e até muitos produtos artesanais que consomem. Pouco lhes importa quem os produz e a maneira, arcaica ou moderna, como são produzidos: basta colhê-los no fim do circuito, no ponto em que seus agentes ou mercadores da terra os armazenaram em sua intenção. A parte essencial, quando não a totalidade do setor primário que sua subsistência e mesmo seu luxo implicam é amplamente exterior a elas e trabalha para ela, sem que tenham que se preocupar com as dificuldades econômicas ou sociais da produção. Decerto não são plenamente conscientes da vantagem e o são mais reverso: preocupadas com a sua dependência relativamente ao estrangeiro (embora a força do dinheiro a reduza, de fato, quase a zero), vemos, na verdade, todas as cidades dominantes esforçar-se por aumentar seu território e estender sua agricultura e sua indústria. Mas que agricultura e que indústria? Forçosamente as mais ricas e mais lucrativas. Já que, de qual-

quer maneira, é preciso importar, importemos o trigo siciliano para Florença e cultivemos a vinha e a oliveira na Toscana! Assim os Estados-cidades têm de início: 1º uma relação muito "moderna" entre sua população rural e sua população urbana; 2º uma agricultura que, quando existe, privilegia as culturas de grande rendimento e é naturalmente levada ao investimento capitalista. Não foi por acaso, ou por causa da qualidade das suas terras, que a Holanda desenvolveu tão precocemente um setor agrícola tão "avançado"; 3º indústrias de luxo, freqüentemente prósperas.

O *Stadtwirtschaft* escapa de início a essa "economia agrícola" definida por Daniel Thorner como a fase a ser ultrapassada antes de um desenvolvimento eficaz. Pelo contrário, os Estados territoriais, às voltas com sua lenta construção política e econômica, ficaram durante muito tempo presos a essa economia agrícola, tão difícil de avançar, como demonstram tantos países subdesenvolvidos de hoje. A construção política de um Estado vasto, sobretudo quando edificado pela guerra, como é geralmente o caso, pressupõe um orçamento volumoso, um apelo crescente ao imposto, o qual exige uma administração, a qual exige por sua vez mais dinheiro e mais impostos... Mas, com uma população 90% rural, o sucesso da fiscalidade pressupõe que o Estado atinja eficazmente o campesinato, que este saia da autosuficiência, aceite produzir um excedente, vender no mercado, alimentar as cidades. E isto é apenas um primeiro passo. Com efeito, o campesinato ainda precisa, mas mais tarde, muito mais tarde, enriquecer o suficiente para aumentar a demanda de produtos manufaturados e dar por sua vez de comer ao artesanato. O Estado territorial em formação tem muito o que fazer para se empenhar de imediato na conquista dos grandes mercados do mundo. Para viver, para cumprir seu orçamento, precisa promover a comercialização da produção agrícola e artesanal e organizar a pesada máquina da sua administração. Todas as suas forças vivas passam por aí. É desse ponto de vista que gostaria de apresentar a história da França de Carlos VII e de Luís XI. Mas essa história é tão conhecida, que sua força demonstrativa se reduziu aos nossos olhos. Pensemos então no Estado moscovita, ou mesmo, exemplo mirífico ao qual regressaremos, no sultanato de Delhi (que precede o Império do Grão-Mogol) que, a partir da primeira metade do século XIV, promoveu no imenso domínio que detinha, uma economia monetária que pressupunha e implicava mercados e, com os mercados, a exploração mas também o estímulo da economia aldeã. As receitas do Estado dependiam tão estreitamente do sucesso da agricultura, que o sultão Muhammad Tughluq (1325-1351) mandou abrir poços, ofereceu aos camponeses dinheiro e sementes e comprometeu-os, pelo canal da sua administração, a escolher as culturas mais produtivas, como a cana-de-açúcar[73].

Nessas condições, não é de estranhar que os primeiros sucessos capitalistas, as primeiras e brilhantes façanhas da economia-mundo devam ser creditadas às grandes cidades. E que, pelo contrário, Londres, capital nacional, tenha levado tanto tempo para alcançar Amsterdam, mais alerta e mais livre nos seus movimentos. Não é de estranhar também que, uma vez atingindo o difícil equilíbrio entre agricultura, comércio, transportes, indústria, oferta e demanda que o desenvolvimento de um mercado nacional exige, a Inglaterra tenha acabado por se revelar um rival infinitamente superior à pequena Holanda, inexoravelmente afastada da sua pretensão à dominação mundial: uma vez constituído, o mercado nacional é um acréscimo de poder. Charles P. Kindleberger[74] pergunta-se por que a revolução comercial

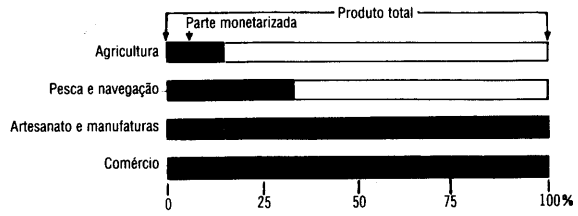
que agitou a Holanda não a levou à Revolução Industrial. Decerto, entre outras razões, porque a Holanda não dispunha de um verdadeiro mercado nacional. A mesma resposta, é de se pensar, vale para a pergunta que faz Antonio Garcia-Baquero González[75] a propósito da Espanha do século XVIII, onde, a despeito do aumento acelerado do comércio colonial, a Revolução Industrial emerge deficientemente (salvo na Catalunha). Não será porque o mercado nacional da Espanha é ainda imperfeito, com suas partes mal ligadas, atravessado por inércias evidentes?

29. INDÚSTRIA E COMÉRCIO PROMOVEM A EXTENSÃO DA ECONOMIA MONETÁRIA

Amplamente majoritários nas atividades da cidade, eles explicam a longa primazia destas últimas em relação aos Estados territoriais. Segundo indicações de K. Glamann.

DISTRIBUIÇÃO SOCIOECONÔMICA DO CONJUNTO DA POPULAÇÃO DINAMARQUESA EM 1780

PARTE DO PRODUTO TOTAL DE CADA RAMO PRESENTE NO CIRCUITO MONETÁRIO



CONTAR E MEDIR

Precisaríamos pesar *globalmente* as economias nacionais, em via de formação ou já formadas. Verificar seu peso neste ou naquele momento: elas crescem, elas refluem? Comparar seus níveis respectivos numa dada época. É retomar por nossa conta um número respeitável de empreendimentos antigos, muito anteriores aos cálculos clássicos de Lavoisier (1791). Já William Petty[76] (1623-1687) tentou comparar as Províncias Unidas com a França: as populações seriam de 1 para 13, as terras cultivadas de 1 para 81, a riqueza de 1 para 3; também Gregory King[77] (1648-1712) tentará comparar as nações a trindade que domina a sua época, Holanda, Inglaterra, França. Mas poderíamos inscrever na corrida uma boa dezena de outros "calculadores", de Vauban a Isaac de Pinto e ao próprio Turgot. Um texto de Boisguilbert (1648-1714), pessimista, é verdade (mas a França de 1696 não oferece um espetáculo alegre ou tranqüilizador), toca-nos até por seu tom atual: "... uma vez que sem falar do que poderia ser, mas apenas do que foi, afirmamos que o produto [nacional da França] é hoje de quinhentos ou seiscentos milhões a menos por ano nas suas receitas, tanto em fundos como em indústria, do que era há quarenta anos. Que o mal aumenta todos os dias: isto é, a diminuição; porque as mesmas causas subsistem ainda e recebem até aumento, sem que possamos acusar disso os rendimentos do Rei, os quais nunca subiram tão pouco como desde 1670, pois aumentaram apenas cerca de um terço, ao passo que nos últimos duzentos anos duplicaram sempre de trinta em trinta anos"[78]. É evidente: um texto admirável. O mesmo se pode dizer das onze "linhas" (das terras às minas) em que Isaac de Pinto[79] divide a massa do produto nacional da Inglaterra, divisão que se aproxima, sem grande engano, das linhas da contabilidade nacional, tal como hoje se apresenta.

Através dessas investigações antigas sobre as "riquezas" nacionais e através dos números esparsos que conseguimos reunir, haverá possibilidade de enxergar o passado segundo a "óptica das quantidades globais"[80] a que nos habituaram os cálculos da contabilidade nacional, esboçada a partir de 1924?[81] Tais cálculos têm seus defeitos, é evidente, mas são, de momento, Paul Bairoch[82] tem razão em afirmá-lo, o único método para apreender, através das economias atuais e, acrescento eu, antigas, o problema vital do *crescimento*.

Concordo até com Jan Marczewski[83], ao pensar que a contabilidade nacional não é apenas uma técnica, mas já uma ciência em si e que, por sua fusão com a economia política, fez desta última uma ciência experimental.

Todavia, não se engane o leitor quanto a minhas intenções, não estou lançando os primeiros marcos de alguma história econômica revolucionária. Apenas desejo, depois de definir algumas noções de contabilidade nacional, úteis ao historiador, voltar a contagens elementares, as únicas que a documentação ao nosso dispor e a escala deste livro nos permitem. Chegar a ordens de grandeza, tentar pôr em evidência relações, coeficientes, *multiplicadores* verossímeis (quando não seguros), traçar um caminho de acesso a enormes pesquisas ainda não iniciadas e que correm o risco de não poder sê-lo tão cedo. Estas ordens prováveis de grandeza nos permitirão, pelo menos, suspeitar as possibilidades de uma contabilidade retrospectiva.

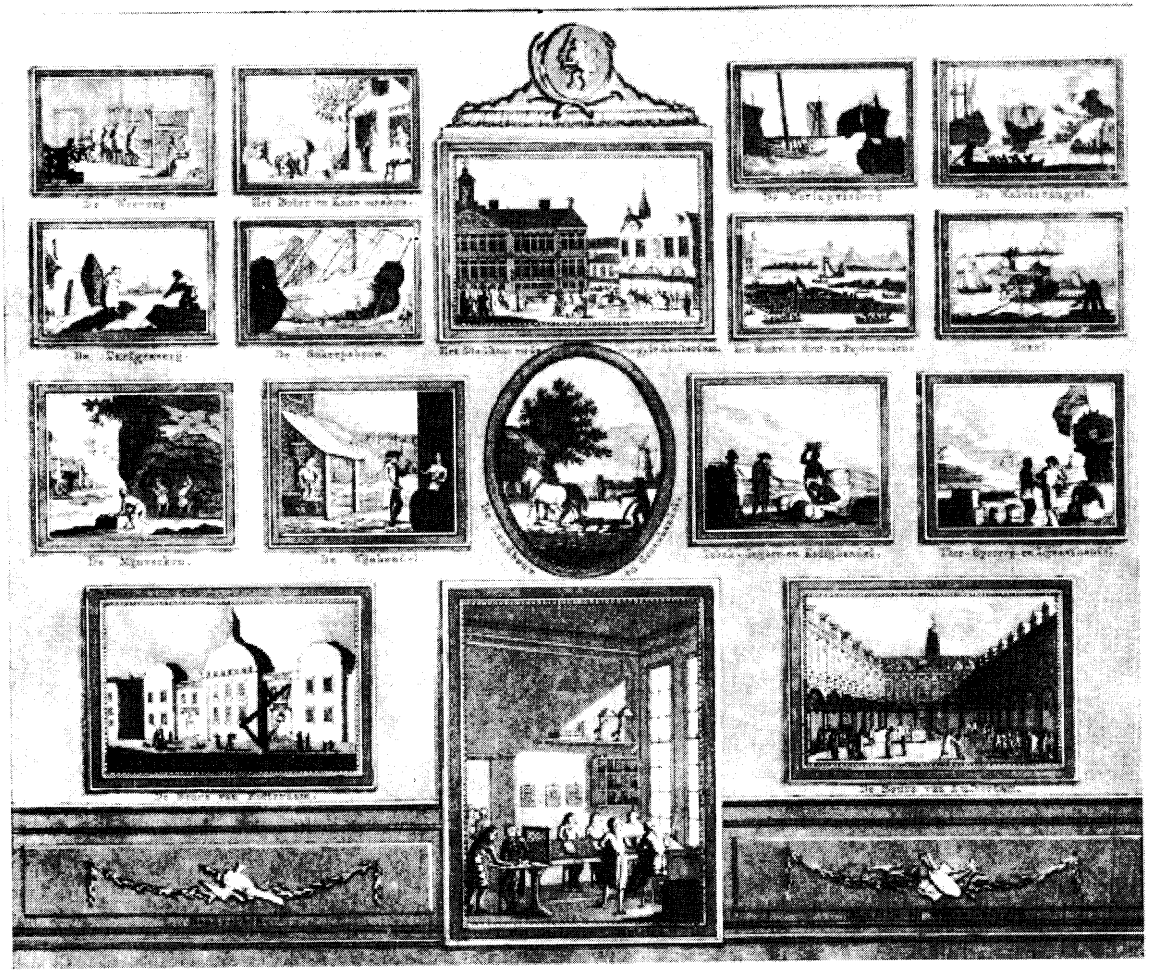
Três variáveis e três grandezas

A primeira, o *patrimônio*, um estoque de oscilações lentas; a segunda, o *rendimento nacional*, um fluxo; a terceira, o rendimento *per capita*, uma relação.

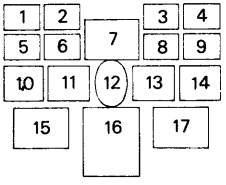
O *patrimônio* é a riqueza global, a soma das reservas acumuladas de uma determinada economia nacional, a massa dos capitais que intervêm ou poderiam intervir no processo de sua produção. Esta noção, que outrora fascinava os "aritméticos"[84], é, de todas, a menos utilizada hoje, e é pena. Não existe ainda "contabilidade nacional patrimonial", escrevia-me um economista[85], em resposta a uma de minhas perguntas, o que, acrescentava, "torna manco esse tipo de medida e imperfeita nossa ciência das contas". Essa lacuna é certamente lamentável para o historiador que procura pesar o papel do capital acumulado no crescimento e constata quer sua evidente eficácia, quer sua impotência para empurrar sozinho a economia para diante quando procura inutilmente investir-se, quer seu atraso em se mobilizar no momento certo para as atividades que prefiguram o futuro, como se estivesse sob o signo da inércia e da rotina. A Revolução Industrial na Inglaterra nasce, em grande medida, à margem do grande capital, à margem de Londres.

Já assinalei a importância da relação entre rendimento nacional e reserva de capital[86]. Simon Kuznets[87] pensa que essa relação se estabelece entre 7 e 3 para 1, isto é, que uma economia antiga imobilizava até sete anos normais de trabalho para garantir seu processo de produção, ao passo que esse número diminuiria à medida que nos aproximássemos do tempo presente. Assim, o capital teria ganho em eficácia, o que é mais do que verossímil, sendo o único aspecto considerado, evidentemente, o da sua eficácia econômica.

O *rendimento nacional* é, à primeira vista, uma noção simples: não consiste a contabilidade nacional em "assimilar a economia da nação à de uma imensa empresa"?[88] Mas essa simplicidade deu lugar, no passado, a muitas discussões "escolásticas" e "duelos verbais"[89] entre especialistas. O tempo acalmou-os e as definições que hoje nos são oferecidas (por certo mais claras na aparência do que na realidade) assemelham-se muito, quer escolhamos a fórmula simples de Simon Kuznets (1941): "o valor líquido de todos os bens econômicos produzidos por uma 'nação' em um ano"[90], ou outra, mais complicada, de Y. Bernard e J.-C. Colli: "o agregado representativo do fluxo dos recursos nacionais, bens e serviços criados no decurso de um dado período"[91]. O essencial é nos darmos conta de que o rendimento nacional pode ser considerado, como diz Claude Vimont[92], segundo três "ópticas": a da *produção*, a dos *rendimentos* auferidos pelos particulares e pelo Estado, a da *despesa*. Não teremos diante de nós apenas uma soma a fazer, mas pelo menos três e, por menos que reflitamos, o número dos agregados a serem distinguidos aumentará conforme isolarmos, ou não, a soma dos impostos, a usura regular do capital utilizado no processo de produção, conforme estabelecermos os cálculos no início da produção (*ao custo dos fatores*) ou segundo os preços de mercado (que comportam a inclusão dos impostos)... Recomendo pois ao historiador que entra nesse dédalo que se reporte ao artigo simplificador de Paul Bairoch[93], que ensina como passar de um agregado a outro, diminuindo-o ou aumentando-o, conforme os casos, em 2, 5 ou 10%.



Os "meios de subsistência" ou o PNB das Províncias Unidas, em 17 quadros. Gravura de W. Kok, 1794. (Atlas von Stolk)



1. Tecelagem. — 2. Fabricação de manteiga e de queijos. — 3. Pesca do arenque. — 4. Pesca da baleia. — 5. Turfeira. — 6. Construção naval. — 7. Câmara municipal e balança pública de Amsterdam. — 8. Indústria de madeira, serraria e papel. — 9. Texel. — 10. Exploração mineira. — 11. Comércio do vinho. — 12. Agricultura e comércio dos cereais. — 13. Comércio do tabaco, do açúcar e do café. — 14. Comércio do chá, das especiarias e dos tecidos. — 15. Bolsa de Rotterdam. — 16. Escritório comercial. — 17. Bolsa de Amsterdam.

Três equivalências essenciais devem ser retidas: 1) Produto Nacional Bruto (PNB) = Produto Nacional Líquido (PNL) mais os impostos, mais a substituição da usura do capital; 2) PNL = Rendimento Nacional Líquido (RN); 3) RN = consumo mais poupança.

Para o historiador implicado numa investigação dessa ordem, há pelo menos três caminhos: partir do consumo, do rendimento ou da produção. Mas sejamos razoáveis: esses agregados que manejamos sem grandes remorsos são hoje conhecidos com 10, até 20% de erro e, quando se trata de economias antigas, pelo menos cerca de 30%. Por esse fato, qualquer refinamento é vedado. Temos que utilizar variações e adições grosseiras. Aliás, os historiadores ganharam o bom ou mau hábito de falar de PNB sem o distinguir do produto líquido. Para quê? Rendimento nacional ou produto nacional (brutos ou líquidos) confundem-se no *nosso* horizonte. Para uma dada época, para uma dada economia, procuramos apenas, encontraremos apenas um nadir da sua riqueza, um número aproximado que, evidentemente, só tem interesse confrontado com as grandezas de outras economias.

O rendimento nacional *per capita* é uma relação: no numerador, o PNB; no denominador, a população. Se a produção aumenta mais depressa do que a população, o rendimento nacional *per capita* aumenta; no caso inverso, diminui; ou, terceira possibilidade, não variando a relação, estagna. Para quem procura medir o crescimento, é o coeficiente-chave, o que determina o nível de vida médio da massa nacional e as variações desse nível. Há muito os historiadores procuram fazer uma idéia dele através do movimento dos preços e dos salários reais, ou ainda segundo as variações da "cesta de compras". Essas tentativas são resumidas nos diagramas de J. Fourastié, R. Grandamy e W. Abel (ver *supra*, I, p. 109) e nos de P. Brown e S. Hopkins (ver *infra*, p. 571). São uma elucidação, quando não do nível exato do rendimento *per capita*, pelo menos do sentido das suas variações. Pensou-se durante muito tempo que os salários mais baixos, os desse "agente" sem par para a investigação histórica, que é o servente de pedreiro (personagem que conhecemos bastante bem), seguiam em geral as flutuações do nível de vida médio. A demonstração disso é dada por um artigo recente de Paul Bairoch[94], de alcance simplesmente revolucionário. Com efeito, se o salário de trabalhador, o *salário-piso*, algo parecido com o salário mínimo, é conhecido pontualmente (isto é, se conhecemos sua remuneração por um ou vários dias de trabalho, e é assim que se apresenta 99% das vezes), basta, segundo Paul Bairoch, para o século XIX europeu que ele estudou *estatisticamente*, multiplicar esse salário diário por *196* para obter o rendimento nacional *per capita*. Numa óptica estruturalista, é a descoberta de uma correlação poderosamente explicativa. Esse coeficiente inesperado, que à primeira vista suscita incredulidade, é deduzido, pragmática e não teoricamente, de cálculos elaborados através das abundantes estatísticas do século passado.

É um coeficiente bastante bem estabelecido para o século XIX europeu. De uma incursão na Inglaterra de 1688 e de 1770-1778, Paul Bairoch[95] deduz, desta vez um pouco apressadamente, que a correlação em 1688, época de Gregory King, estaria nas imediações de 160 e em 1770-1778 por volta de 260. Donde, mais apressadamente ainda, conclui que "o conjunto dos dados calculados permite postular que a adoção de uma *ratio* média da ordem de 200 deve constituir uma aproximação válida no âmbito das sociedades européias dos séculos XVI, XVII e XVIII".

Não estou tão certo como ele e, das suas conclusões, retenho antes que a dita *ratio* teve tendência a aumentar, o que significaria, mantendo todos os fatores iguais, que o rendimento *per capita* teria tido tendência, relativamente, a aumentar.

E Veneza, onde o operário do Arsenal, em 1534, ganha 22 *soldi* por dia (24 no verão, 20 no inverno)[96], a correlação proposta (200) daria um rendimento *per capita* de 4 400 *soldi*, isto é, 35 ducados, um *quarto* do salário anual de um artesão da *Arte della Lana* (148 ducados). E decerto esse artesão da indústria de lanifícios é, em Veneza, um privilegiado, mas a cifra de 35 ducados me parece, mesmo assim, em si, um pouco baixa. Se a aceitássemos, chegaríamos a um PNB veneziano de 7 milhões de ducados (para 200 000 habitantes)[97]. Outros cálculos que os historiadores especialistas de Veneza acharam demasiado baixos tinham-me levado a estimá-lo nas imediações dos 7 400 000 ducados[98]. A coincidência, apesar de tudo, não é má.

Outro exemplo: em 1525, o salário diário de um trabalhador de Orleans é de 2 soldos e 9 dinheiros[99]. Se aplicássemos a mesma taxa de 200 (com base numa população de 15 milhões), obteríamos um rendimento nacional muito superior ao que registra, *no máximo*, o esquema de F. C. Spooner. Portanto, a correlação de 200, talvez um pouco débil para Veneza, é certamente muito mais forte para Orleans na mesma época.

Último exemplo: em 1707, Vauban, no seu *Dixme Royale*, escolheu como salário "operário" médio o de um tecelão que trabalha em média 180 dias por ano a cerca de 12 soldos por dia, isto é, um ganho de 108 libras por ano[100]. Com base nesse salário, o produto *per capita* (12 soldos *x* 200) seria de 2 300 soldos ou 120 libras. E, nesse caso, o nível de vida do nosso tecelão estaria, como é normal, ligeiramente abaixo da linha média (108 contra 120). O PNB da França, atribuindo-se a ela 19 milhões de habitantes, situar-se-ia nas imediações dos 2 280 milhões de libras. Ora, esse resultado é quase exatamente o que Charles Dutot calculou a partir das estimativas setoriais de Vauban[101]. Desta vez, em 1707, a correlação de 200 parece válida.

Claro que seria necessário proceder a centenas de verificações análogas às que precedem para deduzir, se possível, alguma certeza ou uma quase certeza. Essas iniciativas, de início, seriam evidentemente fáceis. Dispomos de inúmeros dados. Assim, Charles Dutot[102], de quem há pouco falávamos, pergunta se, ao longo dos tempos, o orçamento *real* da monarquia francesa aumentou ou não. Em suma, ele procura calcular, como diríamos hoje, esses orçamentos em *preços correntes*, em libras correntes. Deve, portanto, comparar os preços conforme as épocas. As escolhas desses preços são divertidas (se são significativos, é outra questão): uma cabra, uma galinha, um ganso, uma vitela, um leitão, um coelho... no meio desses preços, característicos a seus olhos, registra o salário diário de um "trabalhador braçal": em 1508, no Auvergne, seis dinheiros; na Champagne, na mesma época, um soldo... Depois, procura uma correspondência entre esses preços e os do ano de 1735, época de Luís XV: o dia do trabalhador sobe então para 12 soldos no verão e 6 no inverno. Então, a que nos levaria o coeficiente *200*? Parece não convir realmente ao século XVI, salvo para os países mais desenvolvidos.

Seja como for, a trajetória de Paul Bairoch volta a conferir um valor a inúmeros salários isolados uns dos outros e, até então, deixados de lado. Permite compa-

rações. Revaloriza também (se não me engano) a questão nunca resolvida do número de dias úteis e de feriados no *Ancien Régime* e obriga-nos a mergulhar de novo na floresta ingrata da história do salariado. O que é, na verdade, um salário no século XVIII? E não será necessário, antes de tudo, confrontá-lo com a vida, não de um indivíduo, mas do orçamento das despesas de uma família? Todo um programa ser cumprido.

Três conceitos ambíguos

Definimos meios, instrumentos. Falta ainda definir conceitos. Três palavras, pelo menos, dão sentido a este debate: crescimento, desenvolvimento, progresso. As duas primeiras tendem a empregar-se uma pela outra na nossa língua, do mesmo modo que *growth* e *development, Wachstum* e *Entwicklung* (aliás, o segundo termo, usado por Schumpeter[103], tende a desaparecer); o italiano tem praticamente uma única palavra, *sviluppo*; as duas palavras espanholas, *crecimiento* e *desarollo*, só se distinguem na linguagem dos economistas da América Latina que se acham, segundo A. Gould, na obrigação de distinguir o desenvolvimento que se refere às estruturas (*desarollo*) do crescimento (*crecimiento*), que concerne prioritariamente ao rendimento *per capita*[104]. Com efeito, para planificar sem riscos excessivos uma modernização econômica rápida, é indispensável distinguir duas observações que nem sempre andam a par, a que se refere ao PNB e a que cabe ao rendimento *per capita. No geral*, se focalizar minha lente no agregado do PNB, estarei atento ao "desenvolvimento"; se orientar a observação para o PNB *per capita*, estarei mais no eixo do "crescimento".

No mundo atual, há portanto economias em que os dois movimentos coincidem, como no Ocidente, onde a tendência então é utilizar uma só palavra; outras, ao contrário, onde eles se distinguem e até se contrariam. Quanto ao historiador, encontra-se diante de situações ainda mais complexas: tem diante dos olhos crescimentos, mas também *decrescimentos*; *desenvolvimentos* (séculos XIII, XVI, XVIII) mas também *estagnações* e *regressões* (séculos XIV e XVII). Na Europa do século XIV, houve regressão para estruturas urbanas e sociais antigas, cessação temporária do desenvolvimento das estruturas pré-capitalistas. Ao mesmo tempo, assiste-se a um desconcertante crescimento do rendimento *per capita*: nunca o homem do Ocidente comeu tanto pão e tanta carne como no século XV[105].

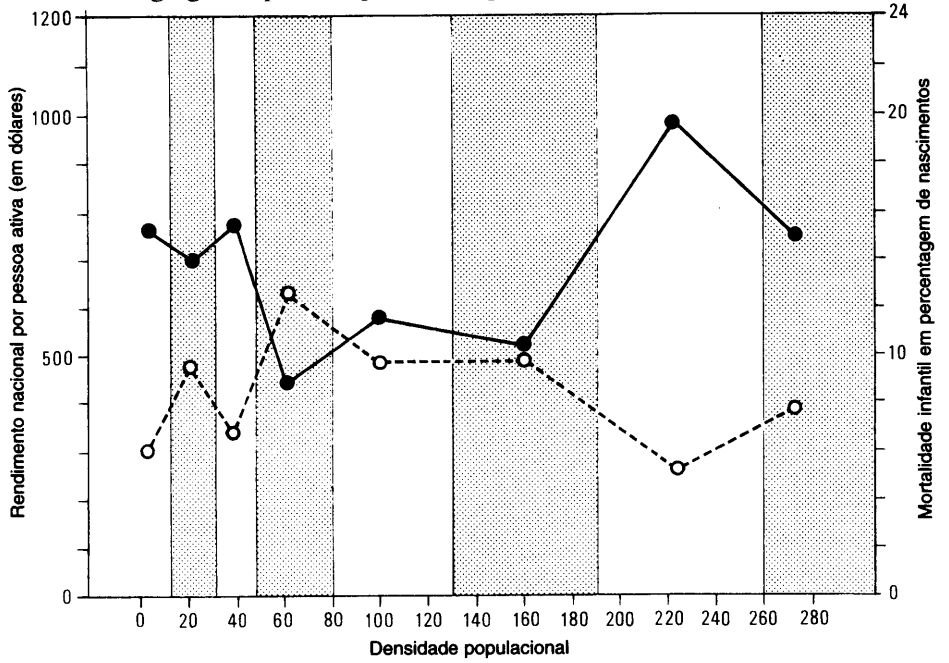
Mas estas oposições ainda não bastam. Assim, nas competições européias, o Portugal do século XVIII — onde não há novidade estrutural, mas em cujo benefício a exploração do Brasil se amplia — goza de um rendimento *per capita* talvez superior ao da França. E seu rei é provavelmente o mais rico soberano da Europa. A respeito desse Portugal, não se pode falar nem de desenvolvimento, nem de regressão; tal como a propósito do Kuwait de hoje, que, no entanto, tem o rendimento *per capita* mais elevado do mundo.

Neste debate, há que lamentar o abandono quase completo da palavra *progresso*. Tinha praticamente o mesmo sentido de desenvolvimento e distinguia-se, comodamente (para nós, historiadores), o progresso neutro (isto é, sem ruptura das es-

truturas vigentes) e o progresso *não neutro*, cujo aumento fazia romperem-se os quadros dentro dos quais se desenvolvia[106]. Por isso, e sem nos determos em argúcias de vocabulário, poderemos afirmar que o desenvolvimento é o progresso *não neutro*? E chamar de progresso *neutro* o afluxo de riqueza que o petróleo dá ao Kuwait? Ou o ouro do Brasil ao Portugal de Pombal?

Ordens de grandeza e correlações

Conforme mostrou o colóquio de Prato de 1976[107], muitos historiadores são cépticos, quando não hostis, com respeito às contabilidades nacionais retrospectivas. Dispomos apenas de números frágeis e mal agrupados. Um calculador *hoje* os deixaria de lado, porque tem outros. Infelizmente, não é o nosso caso. Todavia, se as quantidades se apresentam retrospectivamente de maneira não serial, é lícito procurar correlações entre essas quantidades e passar de um valor para outro, reconstituir agregados passo a passo e, a partir desses volumes, calcular outros.



30. OS "LIMIARES" DE ERNEST WAGEMANN

Este gráfico (elaborado por F. Braudel in Annales E.S.C., *1960, p. 501, segundo os dados de E. Wagemann,* Economia mundial, *1952, I, p. 59 e 62) distingue as taxas de densidade que seriam sempre benéficas umas (colunas brancas), maléficas outras (colunas reticuladas), sejam quais forem os países considerados. Isso segundo as estatísticas de uns trinta países, para o ano de 1939. Foram utilizados três valores: a densidade da população, o rendimento por habitante ativo (círculo preto) e a porcentagem da mortalidade infantil (círculo branco). Passando do espaço ao tempo, Wagemann conclui um pouco apressadamente que uma população, ao crescer, passa alternadamente de um período benéfico a um período maléfico, sempre que transpõe um dos limiares do modelo.*

Proceder à maneira de Ernst Wagemann, em seu pequeno livro *Das Ziffer als Detective*[108], tão curioso e, aliás, tão pouco lido. Naturalmente, o detetive não é o número, mas quem o manipula.

O objetivo, afinal, uma vez que dispomos apenas de ordens de grandeza, é apoiá-las umas nas outras para que se justifiquem e, de certo modo, se verifiquem todas. Não há proporções quase indiscutíveis? Por exemplo, os números de população anteriores ao século XIX permitem distinguir em geral a relação população urbana/população rural: deste ponto de vista, a Holanda do século XVIII estabelece um recorde, 50% de um lado, 50% do outro[109]. Para a Inglaterra da mesma época, o peso das cidades é talvez 30% do todo[110], na França 15 a 17%[111]. Essas porcentagens são, por si sós, indicadores de conjunto.

O interessante seria especular sobre a densidade da população, tema que tem sido pouco tratado. A matriz que Ernst Wagemann[112] calculou para o ano de 1939, pense o seu autor o que pensar, não é *ipso facto* válida para todas as épocas. Se mesmo assim a reproduzo, é porque inclui uma verdade provável, isto é, há *limiares de densidade* que abrem períodos benéficos ou maléficos. Densidades demográficas favoráveis ou desfavoráveis pesaram sobre as economias e sociedades pré-industriais, tal como hoje pesam sobre os países subdesenvolvidos. A maturidade de um mercado nacional ou sua eventual desorganização seria uma sua conseqüência parcial. Portanto, a população em aumento nem sempre tem a ação progressista e construtiva que freqüentemente lhe é atribuída, ou melhor, corre o risco de só a ter tido em certa altura, invertendo-se tudo além de um certo limiar. A dificuldade é que esse limiar muda, a meu ver, conforme as técnicas do mercado e da produção, conforme a natureza e o volume das trocas.

Também seria útil ver como uma população ativa se distribui pelos diferentes ramos da economia[113]. Essa distribuição observa-se nas Províncias Unidas por volta de 1662[114]; na Inglaterra, nas imediações de 1688[115]; na França, por volta de 1758[116]; na Dinamarca, em 1783[117]... Dos 43 milhões de libras esterlinas em que Gregory King calcula o produto nacional da Inglaterra (1688), a agricultura representa mais de 20 milhões, a indústria um pouco menos de 10, o comércio um pouco mais de 5. Essas proporções não são as do modelo de Quesnay[118] (agricultura 5 bilhões de libras tornesas, indústria mais comércio 2 bilhões): a França de Luís XV está, mais do que a Inglaterra, imersa nas suas atividades rurais. Numa tentativa de cálculo aproximado segundo o modelo de Quesnay, Wilhelm Abel[119] estima que a Alemanha do século XVI, antes das devastações da Guerra dos Trinta Anos, está bem mais mergulhada na atividade agrícola do que a França do século XVIII.

A relação produto da agricultura/produto da indústria (*A/I*) modificou-se em *toda parte* a favor da indústria, mas lentamente. Esta, na Inglaterra, só em 1811-1821[120] ultrapassa a agricultura. Na França, não antes de 1885, mais cedo do que na Alemanha (1865)[121] e nos Estados Unidos (1869)[122]. De um cálculo *incerto* para o conjunto do Mediterrâneo do século XVI[123], afirmei a igualdade A = 5 vezes I, proporção válida, *talvez*, para toda a Europa deste século. Caso o seja, vemos qual o caminho que a Europa teria percorrido.

Outra correlação: a relação entre patrimônio e produto nacional. Keynes tinha o hábito de calcular, para o mundo do seu tempo, a reserva de capital como o triplo ou o quádruplo do rendimento nacional. Com efeito, relações de 3 para 1 e de 4

para 1 foram estabelecidas por Gallman e Goldsmith[124] para os Estados Unidos do século XIX; para diversos países atuais em via de desenvolvimento, os números situam-se entre 5 para 1 e 3 para 1. Segundo Simon Kuznets[125], para as economias antigas, a relação pode variar entre 1 para 3 e 1 para 7. Na verdade, é difícil utilizar a este respeito as estimativas de Gregory King. Para ele, o patrimônio inglês, em 1688, elevava-se a 650 milhões de libras esterlinas, dos quais são atribuídos a terra 234 milhões, 330 à mão-de-obra, decompondo-se o resto, ou seja, 86 milhões, em gado (25), metais preciosos (28), diversos (33). Se subtrairmos do total o trabalho, obteremos um número de 320 milhões para um produto nacional de 43,4. Ou seja, uma proporção de cerca de 7 para 1.

Alice Hanson Jones[126] serviu-se desses coeficientes prováveis para calcular o rendimento por habitante de algumas "colônias" da América em 1774, depois de um levantamento que lhe permitiu calcular seu patrimônio. Obteve um rendimento *per capita* entre 200 dólares (relação de 1 para 5) e 335 dólares (relação de 1 para 3) e concluiu que os Estados Unidos, nas vésperas da sua Independência, gozavam de um nível de vida superior ao dos países da Europa. A conclusão, se correta, não deixa de ter a sua importância.

Dívida nacional e PNB

No domínio das finanças públicas, onde os números são muitos, podem-se extrair correlações: elas fornecem os primeiros quadros de qualquer eventual reconstrução das contabilidades nacionais.

Há, assim, uma relação entre a dívida pública (cujo papel sabemos qual será no século XVIII na Inglaterra) e o PNB[127]. A dívida poderia atingir, sem riscos, o dobro do rendimento nacional. Por esta conta, provava-se a boa saúde das finanças inglesas, uma vez que, mesmo nas conjunturas mais críticas, em 1783 ou em 1801, por exemplo, a dívida nacional jamais atingiria o dobro do PNB. O teto nunca seria ultrapassado.

Suponhamos que esta seja uma regra de ouro: a França não estaria em situação perigosa quando, em 13 de janeiro de 1561, no meio do alarme geral, o chanceler Michel de l'Hôpital confessa uma dívida de 43 milhões de libras[128], isto é, o quádruplo do orçamento do Estado, num momento em que o PNB, segundo proporções prováveis, é no mínimo de 200 milhões de libras. Também não havia risco para a Áustria de Maria Teresa: o rendimento do Estado por ocasião da Guerra da Sucessão na Áustria (1784) eleva-se a 40 milhões de florins, sua dívida é grande, 280 milhões, mas o PNB deve rondar então os 500 a 600 milhões. Se fosse apenas de 200 milhões, o peso dessa dívida seria *em princípio* suportável. É verdade que a Guerra dos Sete Anos abrirá um novo sorvedouro de despesas, que levará Maria Teresa a renunciar às políticas belicosas. E ela chegará mesmo a melhorar as suas finanças reduzindo a taxa de juro da sua dívida para 4%[129].

Com efeito, as dificuldades que a dívida pública acarreta dependem também, e muito, da gestão financeira e da maior ou menor confiança do público. Na França, em 1789, a dívida do Estado não ultrapassa as possibilidades da nação (3 bilhões de

dívidas, cerca de 2 bilhões de PNB); tudo estava ou deveria estar na ordem. Mas a França tem uma política financeira que não é nem coerente, nem eficaz. Neste domínio, está longe da habilidade inglesa. Encontra-se diante de uma crise financeira acrescida de uma crise política, não diante de uma crise de pobreza pura e simples do Estado.

Outras relações

Falaremos das que ligam massa monetária, patrimônio, rendimento nacional e orçamento de Estado.

Gregory King[130] calcula em 28 milhões de libras esterlinas a massa dos metais preciosos em circulação no seu país, para um patrimônio de 320 milhões — isto é, 11,42%. Se aceitarmos uma proporção *aproximada* de 1 para 10, tendo a França de Luís XIV uma reserva monetária calculada em um bilhão ou um bilhão e duzentos milhões de libras tornesas (valor, a meu ver, demasiado baixo), seu patrimônio seria pelo menos da ordem dos 10 a 12 bilhões. Poder-se-ia também comparar a reserva monetária da Inglaterra, em 1688, com o seu PNB (e não apenas com o seu patrimônio), mas as comparações com a circulação monetária não podem levar-nos

O pagamento das contribuições, por Brueghel, o Moço (1564-1636). Gand, Museu de Belas-Artes (Cliché Giraudon)

longe. Com efeito, os contemporâneos só de tempos em tempos a calculam ou medem: acontece termos um único valor para todo um século, e nem sempre.

O orçamento, pelo contrário, geralmente é conhecido de ano em ano; com ele, reencontramos o ritmo reconfortante dos documentos *seriais*. Donde o programa escolhido em 1976 para a Semana de Prato: *Finanças públicas* e *Produto Nacional Bruto*. Esse colóquio, se não definiu nada, desbravou o terreno. O quociente PNB/orçamento *nas economias pré-industriais* estaria geralmente compreendido entre 10 e 20, sendo 20 o coeficiente mais baixo, 5% do produto nacional (tanto melhor para o contribuinte); e 10 o coeficiente mais elevado (10%), que provoca mais do que os habituais gemidos. Vauban, que tinha uma concepção moderna do imposto (o *Projet de Dixme Royale* propõe abolir todos os impostos existentes, diretos e indiretos, e as alfândegas provinciais, e depois substituí-los por um único imposto "sobre tudo o que dá rendimento, [ao qual] nada escapará", cada um pagando "na proporção do seu rendimento"[131]), calculava que nunca se deveria atingir a taxa de 10%. Provava-o calculando os rendimentos dos franceses, setor por setor, e calculando o que daria um imposto que propõe modular conforme os meios das camadas sociais abrangidas. Conclui que 10% do rendimento global ultrapassaria o mais alto orçamento *de guerra* até então conhecido na França, ou seja, 160 milhões.

Mas as coisas mudam com o século XVIII. A incidência do imposto, calculada para a França e para a Inglaterra a partir de 1715, foi apresentada num artigo muito sugestivo de P. Mathias e P. O'Brien[132]. Infelizmente, os valores que eles dão não são de modo algum comparáveis com os de Vauban, uma vez que se referem exclusivamente ao produto físico (agrícola e "industrial"), ao passo que os de Vauban somam os rendimentos imobiliários urbanos, os dos moinhos, todos os serviços privados ou públicos (criados, administração real, profissões liberais, transportes, comércio...). Não deixa porém de ser interessante comparar o peso da fiscalidade relativamente ao produto físico, na Inglaterra e na França. Na França, de 1715 a 1800, a porcentagem está quase constantemente acima dos 10% (11% em 1715, 17% em 1735, mas 9% e 10% em 1770 e 1775, 10% em 1803). Na Inglaterra, a carga fiscal é excepcionalmente elevada: 17% em 1715, 18% em 1750, 24% em 1800, no momento das guerras napoleônicas. Volta a cair para 10% em 1850.

É evidente que o grau de tensão fiscal é sempre um indicador significativo, pois varia conforme os países e conforme as épocas, quanto mais não seja em função da guerra. Um método se oferece a nós: para reduzir o problema e a título de hipótese, partir da margem comum, entre 10% e 5%: se o volume das receitas da Signoria de S. Marcos é, em 1588, de 1 131 542 ducados[133], o produto nacional veneziano deveria estar entre os 11 e os 22 milhões. Se, em 1779, o rendimento do czar (quando a economia russa está ainda na fase antiga) atinge 25 a 30 milhões de rublos[134], o produto nacional deveria situar-se entre 125 e 300 milhões.

O "garfo" é enorme. Mas, uma vez instalado, os recortes permitem apreciar a mais ou menos forte tensão fiscal em jogo. No caso de Veneza, no fim do século XVI, tal como no caso de outras economias urbanas, a pressão fiscal ultrapassa com efeito as façanhas habituais dos Estados territoriais. Estes estão então, em princípio, nas imediações do baixo nível de 5%; ora, Veneza parece romper em muito o teto dos 10%. Com efeito, os cálculos do seu PNB, que tentei por diferentes vias a partir dos salários dos artesãos da *Arte della Lana* e dos operá-

rios do Arsenal[135], conduzem a um número muito inferior aos 11 milhões de ducados, entre 7 e 7,7 milhões, isto é, uma pressão fiscal enorme para a época, entre 14% e 16%.

Seria importante verificar, para além do caso de Veneza, se as economias urbanas se situam no máximo da tensão fiscal, realidade que Lucien Febvre pressentira, sem provas explícitas, a propósito da cidade de Metz, no próprio ano da sua adesão à França (1552)[136]. Teriam os Estados-cidades atingido, no século XVI, o limite fiscal perigoso para além do qual uma economia do *Ancien Régime* se arrisca à autodestruição? Haverá uma explicação suplementar para a deterioração das economias de orientação urbana, incluindo a de Amsterdam do século XVIII?

As economias atuais, essas sim revelam-se capazes de suportar um aumento fantástico da sangria do Estado. É verdade que em 1974 a punção fiscal representava 38% do PNB na França e na Alemanha Federal, 36% na Grã-Bretanha, 33% nos Estados Unidos (em 1975), 32% na Itália, 22% no Japão[137]. Esse aumento da coleta fiscal é relativamente recente, mas acelera-se de ano para ano, em conseqüência ao mesmo tempo do papel do Estado-providência e do recurso a uma fiscalidade reforçada como medida antiinflacionista, para reduzir o consumo. Como nem por isso a inflação deixa de prosseguir jovialmente, há economistas dissidentes[138] que chegam a atribuir ao excesso da tensão fiscal uma forte responsabilidade na crise e na inflação atuais. Define-se a idéia de que transpusemos um limite de sobrecarga fiscal que põe em perigo as economias superdesenvolvidas. Embora o limite atual se encontre num nível muito diferente, o problema não será o mesmo que observamos, séculos atrás, nas economias mais avançadas do Ocidente?

Aceitar uma correlação entre orçamento e produto nacional é dar ao orçamento valor de indicador. É compreender que é precipitado afirmar, como a maior parte dos contemporâneos e até alguns historiadores, que basta ao Estado pretensamente todo-poderoso, para encher o seu tesouro, apertar o torniquete fiscal suplementar ou servir-se dos impostos indiretos, esse grande recurso de todos os regimes, especialmente dos autoritários. Sempre se diz que, pressionado pelas necessidades da guerra "aberta" que se inicia em 1635, Richelieu aumentou desmesuradamente as receitas fiscais: de 1635 a 1642, os impostos na França duplicaram ou triplicaram. Com efeito, os impostos não podem aumentar verdadeiramente e acarretar um aumento duradouro do orçamento sem que o produto nacional aumente ao mesmo tempo. Talvez fosse esse o caso nessa primeira metade do século XVII e fosse então necessário, na esteira de René Baehrel, rever os juízos habituais sobre o tônus econômico do século de Richelieu.

Do consumo ao PNB

Para determinar o PNB, é lícito começar pela produção, ou pelo consumo. Joan Robinson define o rendimento nacional como "a soma das despesas efetuadas em um ano por todas as famílias que compõem uma nação (mais as despesas de investimento líquido e o excedente ou o díficit das exportações)"[139]. Nessas condi-

ções, conhecendo o consumo médio dos "agentes" de uma dada economia, posso calcular seu consumo global e, somando ao resultado a massa economizada na produção — *grosso modo*, a poupança — e o saldo positivo ou negativo da balança comercial, obtenho uma aproximação do PNB.

Eli Heckscher foi um dos primeiros a tentar fazer isso, na sua história econômica da Suécia (1594)[140]. Foi por esse mesmo caminho que Frank Spooner estabeleceu, no quadro que reproduzimos (p. 289), a curva do PNB da França entre 1500 e 1750 e que Andrezcj Wyczanski estudou o rendimento nacional da Polônia no século XVI[141]. Escreve este último: "Mesmo inexatos, os números [de uma contabilidade nacional retrospectiva] são sempre mais concretos e mais próximos da realidade histórica do que as vagas descrições verbais" com que os historiadores até então se contentaram. Explica ainda: "Nossa hipótese é muito simples: como toda a população de um país precisa comer, o custo da alimentação corresponde portanto à maior parte do rendimento nacional; mais precisamente, à produção agrícola mais os custos de transformação, de transporte, etc. A outra parte do rendimento nacional é constituída pelo valor do trabalho da camada da população que não produz o que consome". Portanto, três elementos essenciais: C^1, o consumo alimentar da população agrícola; C^2, o consumo da população não agrícola; T, o trabalho dessa população não agrícola. Se não contarmos com a balança comercial, PNB = $C^1 + C^2 + T$, com a vantagem, para um cálculo muito simplificado, de T ser, em geral, igual a C^2: com efeito, a população assalariada (sobretudo urbana) não ganha mais do que aquilo que necessita para subsistir e reproduzir-se.

Finalmente, A. Wyczanski chega à distinção entre dois rendimentos nacionais, o das cidades, o dos campos. Não levantemos demasiadas questões a propósito de uma distinção precisa entre espaços urbanos e espaços rurais, suponhamos até que o problema esteja resolvido. Destes dois rendimentos, o das cidades é o mais apto a progredir e, se progride, o conjunto segue-o. Portanto, a simples observação da evolução demográfica das cidades esclarece-nos sobre a própria progressão do PNB. Por exemplo, se, seguindo Georges Dupeux[142], disponho de uma série quase contínua sobre o aumento da população urbana na França de 1811 a 1911 — progressão que se deu ao ritmo médio de 1,2% ao ano —, essa curva indica que o PNB da França deve ter subido segundo um ritmo análogo.

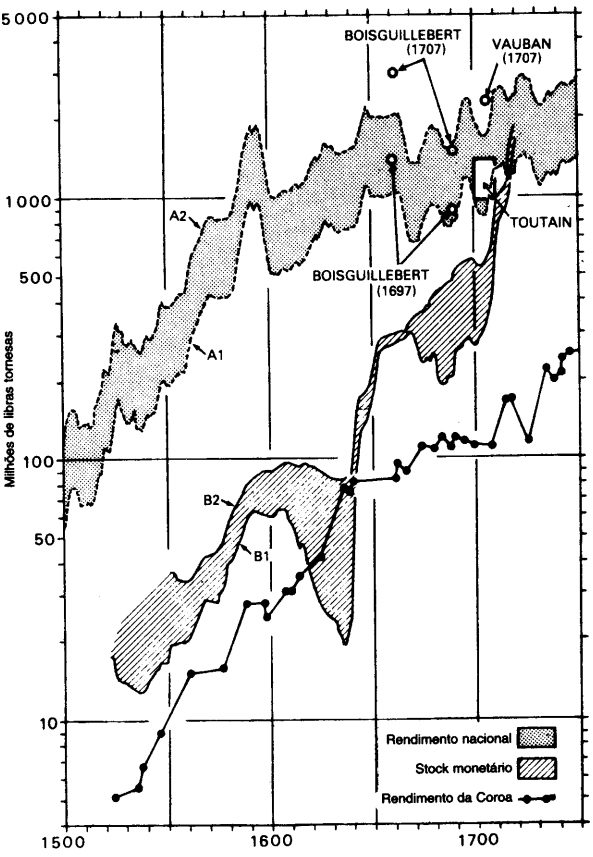
Nada de estranho nisso: as cidades (todos os historiadores concordam) são os instrumentos essenciais da acumulação, os motores do crescimento, os responsáveis pela divisão progressiva do trabalho. Superestruturas do conjunto europeu, elas são talvez, como todas as estruturas, sistemas em parte parasitários[143], porém indispensáveis ao processo geral do crescimento. São elas que determinam, a partir do século XV, o enorme movimento da *protoindústria*, essa translação, essa volta dos ofícios urbanos ao campo, isto é, à utilização, ou mesmo à requisição da mão-de-obra meio ociosa de certas regiões rurais. O capitalismo mercantil, contornando os obstáculos restritivos dos ofícios urbanos, constituiu nos campos uma nova área industrial, mas sob a dependência da cidade. Pois tudo vem da cidade, tudo parte de lá. A Revolução Industrial, na Inglaterra, será obra de cidades pioneiras: Birmingham, Sheffield, Leeds, Manchester, Liverpool...

Os cálculos de Frank C. Spooner

Na edição inglesa de seu livro clássico, publicado primeiro em francês, *L'Économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680* (1956), Frank C. Spooner[144] apresenta um quadro inédito de excepcional interesse para a história da França, uma vez que nele figuram, graficamente expressos, o PNB, o orçamento real e a massa monetária em circulação. Só o orçamento, sobre o qual abundam os números oficiais, é representado por uma curva linear contínua; o PNB e a massa monetária são ambos representados por duas vezes, uma alta, outra baixa, que medem e, logo, tornam visíveis nossas incertezas.

O PNB foi calculado a partir do consumo médio, expresso segundo os preços do pão (como se o número de calorias consumidas tivesse sido fornecido apenas por este alimento). Os preços do pão e a população variam, mas a curva do PNB não deixa de estar em alta — e esse é um traço essencial, característico.

Se esse gráfico é, como creio, altamente válido, estabelece-se uma relação de 1 para 20 entre o orçamento e o PNB, prova de que não há excesso fiscal, tensão insuportável neste domínio. Quanto à massa monetária, aumenta ao mesmo tempo que o orçamento até cerca de 1600; a seguir, estagna ou até recua de 1600 a 1640, enquanto o orçamento prossegue seu movimento ascendente. Mas, depois de 1640, a curva da reserva monetária separa-se das outras e torna-se, ao que parece, aberrante. Lança-se na vertical, sobe a grande velocidade. Tudo se passa como se a França, no coração da Europa, se visse inundada de moedas e de metais preciosos. Deveremos culpar a renovação, em 1680, da atividade das minas da América (mas o impulso monetário na França começa em 1640)? A renovação de nossas atividades marítimas? As aventuras dos barcos maluínos na costa do Pacífico (mas muito mais tarde) desempenharam provavelmente o seu papel: não se dizia que tinham despejado na França mais de cem milhões de libras de prata? Em todo caso, a França torna-se, durante muito tempo, um coletor de metais preciosos sem que essa massa atue sobre o orçamento ou sobre o PNB. Estranha situação, tanto mais que, sendo a França constantemente reabasticida pelo excedente da sua balança mercantil relativamente à Espanha, ela deve preencher um certo número de seus déficits em outras direções, pelo menos o do comércio com o Levante, e, além disso, exportar a sua moeda para toda a Europa, por intermédio dos Samuel Bernard, dos Antoine Crozat, dos genoveses, por causa das guerras de Luís XIV e da obrigação que o rei tem de manter tropas numerosas fora da França. No entanto, ela acumula, entesoura! Essa reflexão casual de Boisguilbert, em 1697, nos faz pensar: "... embora a França esteja mais cheia de dinheiro do que nunca"[145]. Ou uma observação dos mercadores no final do reinado de Luís XIV sobre a insignificância relativa dos 800 milhões de títulos (depressa desvalorizados) em relação à massa de dinheiro que circula ou se esconde com prudência no reino. Seja como for, o aumento da reserva monetária não se explica pelo Sistema de Law; eu diria, pelo contrário, que ela o explica, que o tornou possível. Aliás, o processo continua no século XVIII e afirma-se como uma estrutura curiosa da economia francesa. A pergunta acaba ficando sem uma resposta verdadeira.



31. FRANÇA, 1500-1750: RENDIMENTO NACIONAL, RESERVA MONETÁRIA E ORÇAMENTO

Gráfico tirado de F. C. Spooner, The International Economy and Monetary Movements in France, 1493-1725, *1972, p. 306. Para o comentário a este gráfico, ver o texto ao lado.*

Continuidades evidentes

A óptica das quantidades globais põe em relevo, através da história da Europa, evidentes continuidades.

A primeira, é o aumento regular, contra ventos e marés, de todos os PNB. Veja-se a curva do PNB da Inglaterra nos séculos XVIII e XIX. E, se Frank C. Spooner tem razão, o PNB na França está em alta desde a época de Luís XII, e provavelmente desde antes, e seu aumento, evidente até 1750, prossegue para além do reinado de Luís XV, até nossos dias. As flutuações, pois há flutuações, têm vida curta, ondas pouco pronunciadas no fluxo ascensional do longo prazo. Em suma, essas curvas não se assemelham às da conjuntura que nos são familiares, inclusive as do *trend* secular. Mesmo as interrupções violentas devidas às duas últimas guer-

ras mundiais não terão passado, no geral, de interrupções, por mais dramáticas que tenham sido. As guerras de outrora eram ainda mais fáceis de compensar. Aliás, muitas vezes arruinada por sua própria culpa, toda sociedade tem uma capacidade admirável para se reconstruir: a França, ao longo de sua história, não cessou de se refazer e, desse ponto de vista, ela certamente não é uma exceção.

Outra continuidade, o aumento do Estado, medido pelo aumento da parte que ele cobra do rendimento nacional. É um fato que os orçamentos aumentam, que os Estados se dilatam: eles devoram tudo. É importante verificá-lo à luz das nossas contabilidades nacionais, mesmo que isso signifique voltar a afirmações tradicionais, às declarações de princípio tantas vezes expressas pelos historiadores de língua e cultura alemãs. Werner Näf[146] escrevia sem hesitar: "*Vom Staat soll an erster Stelle die Rede sein*", o discurso deve dirigir-se prioritariamente ao Estado, "gigantesca empresa cujos dirigentes têm como principal objetivo adquirir, isto é, procurar tanto ouro quanto possível", escrevia Werner Sombart[147]. Faça-se pois justiça ao Estado: a economia global obriga-nos a reintegrá-lo em seu lugar, em seu enorme lugar. O Estado, como diz Jean Bouvier, "nunca é leve"[148].

Em todo caso, deixa de o ser a partir da segunda metade do século XV e da volta ao bom tempo da economia. O aumento do Estado considerado no longo prazo não é, de certo modo, toda a história da Europa? Ele desaparece com a queda de Roma no século V, reconstitui-se com a Revolução Industrial dos séculos XI e XIII, desorganiza-se de novo na seqüência da catástrofe da Peste Negra e da fabulosa regressão dos meados do século XIV. Confesso-me fascinado, horrorizado com essa desintegração, com essa queda ao fim da noite, o maior drama registrado na história da Europa. Por certo não faltam catástrofes mais trágicas no passado do vasto mundo: as invasões mongóis na Ásia, o desaparecimento da maior parte da população ameríndia após a chegada dos brancos. Mas em parte alguma um desastre de tal amplitude determinou tal recuperação, o progresso ininterrupto a partir dos meados do século XV, a cujo termo se situam, finalmente, a Revolução Industrial e a economia do Estado moderno.

A FRANÇA VÍTIMA DO SEU GIGANTISMO

Sem discussão possível, a França foi, politicamente, a primeira nação moderna a surgir na Europa e a consumar-se com o gigantesco impulso da Revolução de 1789[149]. Todavia, em sua infra-estrutura econômica, está longe de ser, nessa data tardia, um mercado nacional perfeito. Certamente se pode dizer que Luís XI já era um mercantilista, um "colbertista"[150] antes de Colbert, um príncipe cioso do conjunto econômico do seu reino. Mas o que podia a sua vontade política contra a diversidade e arcaísmo da França econômica do seu tempo? Um arcaísmo vindo para perdurar.

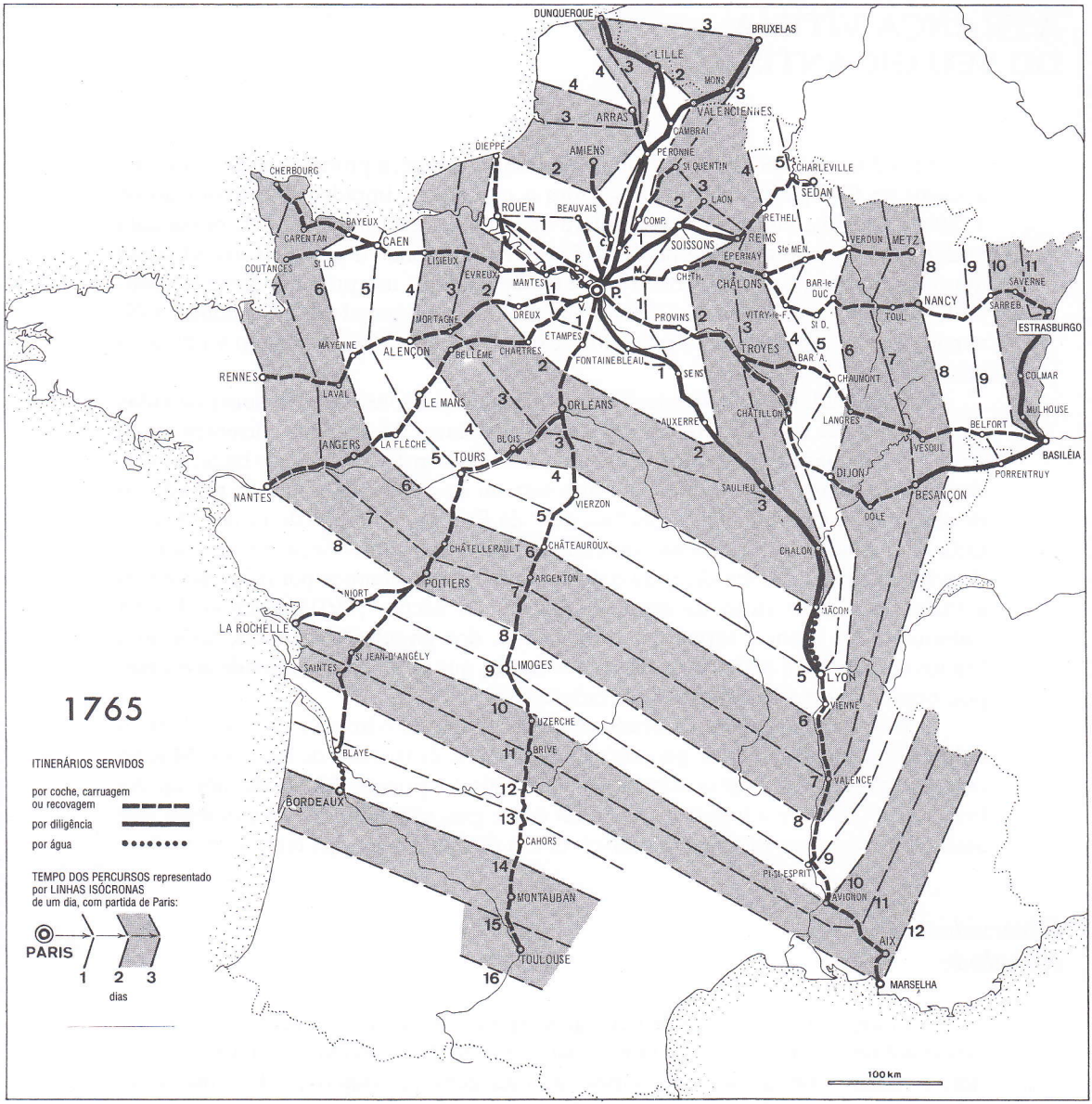
Fragmentada, regionalizada, a economia francesa constitui uma soma de vidas particulares que tendem a fechar-se sobre si mesmas. As grandes correntes que a atravessam (quase poderíamos dizer que a sobrevoam) só agem em benefício de determinadas cidades e regiões que lhes servem de escala, de ponto de partida ou de chegada. A exemplo de outras "nações" da Europa, a França de Luís XIV e de Luís XV é ainda essencialmente agrícola; a indústria, o comércio, a finança não podem transformá-la de um dia para o outro. O progresso aparece por manchas e não é visível antes do surto da segunda metade do século XVIII. Escreve Ernest Labrousse: "À França, fortemente minoritária, dos grandes horizontes, opõe-se a França amplamente majoritária da vida atrasada, que engloba a totalidade dos campos, uma boa parte dos burgos e até cidades"[151].

A emergência de um mercado nacional é um movimento contra a inércia onipresente, um movimento gerador, a longo prazo, de trocas e de ligações. Mas no caso francês não é a própria imensidão do território a principal fonte de inércia? As Províncias Unidas e a Inglaterra, aquelas de exígua, esta de modesta extensão, são mais nervosas, mais facilmente unificáveis. A distância não joga tanto contra elas.

Diversidade e unidade

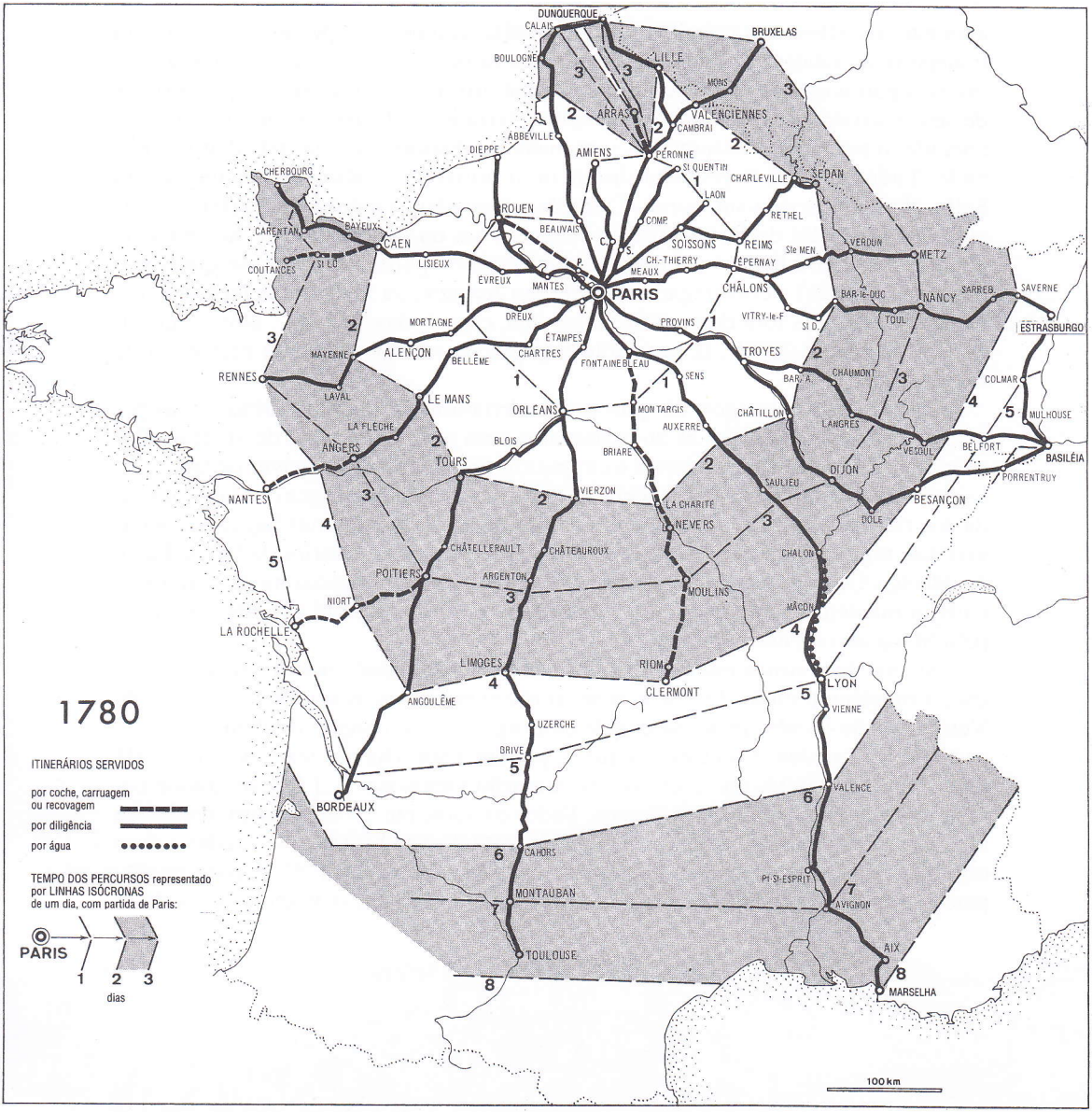
A França é um mosaico de pequenas regiões de diversas cores, cada uma vivendo sobretudo de si mesma, num espaço restrito. Sem contato com a vida exterior, mantêm, economicamente, a mesma linguagem: por isso o que vale para uma vale, *mutatis mutandis*, para outra, vizinha ou distante. Conhecer uma é imaginar todas.

Em Bonneville, capital do Faucigny, numa Savóia que ainda não é francesa, o livro das despesas da pequena casa prudente e mesquinha dos lazaristas[152] locais conta-o à sua maneira. No século XVIII, naquele recanto perdido, cada um vive por si, de algumas compras feitas no mercado local, mas sobretudo do vinho e do trigo levado por camponeses arrendatários. O trigo entregue ao padeiro paga antecipadamente o pão de cada dia. Em contrapartida, a carne compra-se à vista no



32. IMENSIDÃO DA FRANÇA: AS DIFICULDADES DE UM MERCADO NACIONAL

Estes dois mapas de G. Arbellot (in Annales E.S.C., *1973, p. 790, em encarte) mostram a "grande mudança rodoviária" que, graças às novas estradas adaptadas para "veículos velozes", ao emprego generalizado das "turgotines" e à multiplicação dos postos de parada, reduziu às vezes à metade as distâncias através da França entre 1765 e 1780. Em 1765, são necessárias pelo menos três semanas para ir de Lille aos Pirineus ou de Estrasburgo à Bretanha. Mesmo em 1780, a França apresenta-se como um espaço compacto que se atravessa lentamente.*

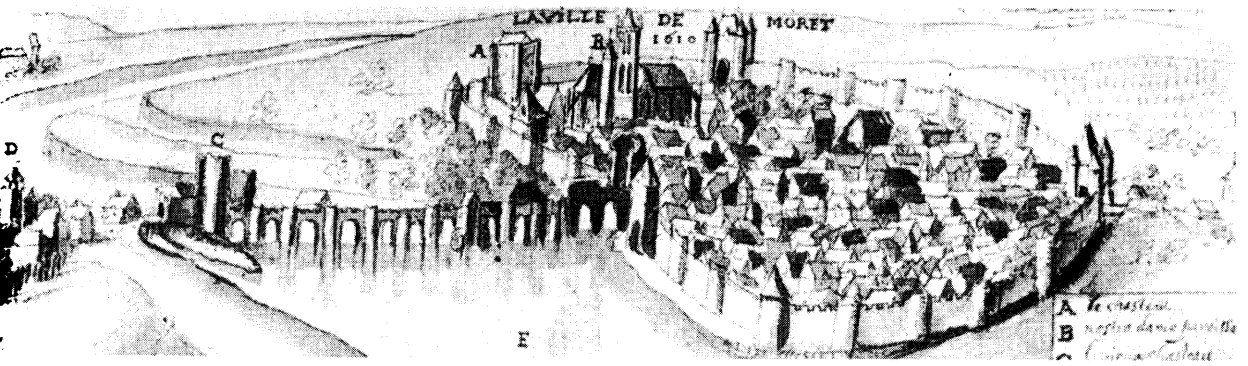


Mas o progresso rodoviário tende a cobrir todo o reino. No primeiro mapa, distinguem-se efetivamente alguns eixos privilegiados: Paris-Rouen ou Paris-Péronne (1 dia, tanto quanto Paris-Melun); Paris-Lyon (5 dias, tanto quanto Paris-Charleville, ou Caen, ou Vitry-le-François). No segundo mapa, distância e duração do percurso de modo geral coincidem (donde os círculos quase concêntricos em torno de Paris). As durações dos trajetos permanecem as mesmas nas antigas estradas privilegiadas, para Lyon e para Rouen. Fator decisivo desta mutação: a criação por Turgot da Régie des diligences et messageries, *em 1775.*

açougue. Há artesãos e trabalhadores da aldeia, remunerados por jornada, para um transporte de tábuas, de lenha ou de uma carga de estrume; uma camponesa vem matar o porco que os padres criaram; o sapateiro fornece-lhes seus sapatos ou os de seu único criado; o cavalo do convento é ferrado em Cluses por um ferreiro conhecido; o pedreiro, o carpinteiro, o marceneiro dispõem-se a lá trabalhar por jornada. Tudo se passa a pequena distância, o horizonte acaba em Tanninges, em Sallanches, em Roche-sur-Foron. Contudo, como não há autonomia perfeita, o círculo dos lazaristas de Bonneville é aberto em um ou dois pontos de sua pequena circunferência. De tempos a tempos, um mensageiro particular (a menos que seja o das postas ducais) é encarregado de fazer em Annecy, ou mais freqüentemente em Genebra, compras fora do comum: remédios, especiarias, açúcar... Mas o açúcar, no fim do século XVIII, já se encontra (pequena revolução) numa mercearia de Bonneville.

Enfim, uma linguagem simples que poderíamos escutar em muitas outras pequenas regiões, desde que as abordássemos com um pouco mais de atenção. Por exemplo, o Auxois, rico em terras e em pastos, tem vocação para viver isolado, tanto mais que Semur, a sua cidade central, "não é de grande passagem" e fica "afastada dos rios navegáveis"[153]. Mas nem por isso deixa de ter algumas ligações com as vizinhas regiões de Auxerre e de Avalon[154]. Há regiões no interior da Bretanha ou do Maciço Central que quase se bastam a si mesmas. Do mesmo modo o Barrois, embora mantenha relações com a Champagne e a Lorena e até exporte seu vinho pelo Mosa até os Países Baixos.

Se nos detivermos numa região ou numa cidade situada nos eixos de circulação, o espetáculo muda. Os tráficos se irradiam em todos os sentidos. É o caso de Verdun-sur-le-Doubs, pequena cidade da Borgonha, na margem do Doubs e muito perto do Saône, duas vias fluviais que se juntam a sul. Diz um texto de 1698: "Há aqui muito comércio, por causa da sua situação vantajosa. [...] Faz-se grande comércio de cereais, vinhos e forragens. Todos os anos, em 28 de outubro, realiza-se uma feira franca, começa oito dias antes da festa da São Simão e São Judas e dura oito dias depois, já se vendeu lá grande quantidade de cavalos"[155]. A zona de dispersão em torno de Verdun é simultaneamente a Alsácia, o Franco-Condado, o



A cidade de Moret, no Loing (a 75 km de Paris), em 1610. (B.N.)

Lyonnais e "regiões abaixo". No cruzamento de várias correntes de trocas, a pequena cidade está *a priori* aberta, prometida à mudança. Há nelas a tentação aos empreendimentos; pode-se escolher entre vários caminhos.

O mesmo esplendor no Mâconnais, a cujos habitantes falta, porém, o espírito de iniciativa. Mas seus vinhos exportam-se para toda parte, quase por si sós. O resto é certamente secundário, trigo, criação de bois, têxteis ou curtumes. Mas bastaria a exportação de vinhos e a fábrica de tonéis que vem juntar-se a ela. "Embora a madeira de carvalho venha quase toda da Borgonha pelo rio Saône, há muitos tanoeiros ocupados durante todo o ano nesse trabalho muito necessário, pois no Mâconnais, onde se vende o tonel com o vinho, todos os anos são precisos muitos." O preço até aumentou desde que os provençais "ficaram [...] com uma grande quantidade, de que se serviram para conservarem seus grandes tonéis, que são mais pesados e de madeira mais espessa, e para tornarem a carroça dos vinhos que mandam para Paris mais fácil e mais barato"[156].

A França é portanto atravessada por trocas a curta, média e grande distância. Cidades como Dijon ou como Rennes, no século XVII, são, como afirma Henri Sée[157], "mercados quase exclusivamente locais". A palavra "quase" basta para dizer que a elas chegam também tráficos de grandes distâncias, por mais discretos que pareçam. E esses tráficos estão destinados a aumentar. As ligações de grande distância, mais fáceis de serem detectadas pelo historiador do que as inúmeras trocas locais, incidem principalmente sobre mercadorias indispensáveis que, de certo modo, organizam elas próprias suas viagens: o sal, o trigo, sobretudo este com compensações necessárias, por vezes dramáticas, de uma província para outra. Em valor e em tonelagem, o trigo representa "o mais importante dos tráficos do reino". Em meados do século XVI, só o abastecimento da cidade de Lyon vale uma vez e meia o conjunto dos veludos de Gênova destinados a todo o mercado francês; ora trata-se, de longe, do tecido" mais difundido, entre os de seda"[158]. E o que dizer do vinho, viajante que tem asas em sua ascensão para os países do Norte? Dos têxteis de todas as espécies e materiais que formam, através da França, espécies de correntes fluviais, perenes, na medida em que quase escapam ao ritmo sazonal? Enfim, dos produtos exóticos, as especiarias, a pimenta e em breve o café, o açúcar, o tabaco, cuja popularidade inaudita enche os cofres do Estado e da Companhia das Índias? Ao lado dos barcos fluviais, ao lado das carroças onipresentes, há também, animando os tráficos, as postas, criadas pela monarquia para expedir suas ordens e seus agentes. As pessoas deslocam-se ainda mais facilmente do que as mercadorias, os importantes vão de posta, os miseráveis fazem a pé fantásticas voltas à França.

Desse modo, a heterogeneidade do território francês, "cheio de exceções, de privilégios, de restrições"[159], é continuamente atacada. No século XVIII, assiste-se mesmo, com o aumento das trocas, a uma vigorosa abertura das províncias[160]. Desaparece a França em províncias separadas de Boisguilbert e, como quase todas as regiões são afetadas pelo crescimento das trocas, há as que tendem a especializar-se em certas atividades que lhes são proveitosas, prova de que o mercado nacional começa a desempenhar seu papel de divisor das tarefas.

Ligações naturais e artificiais

Aliás, essa circulação que, com o tempo, é unificadora, é assegurada por uma cumplicidade com o próprio território, com sua geografia. Com exceção do Maciço Central, pólo repulsivo, a França dispõe de evidentes facilidades em matéria de estradas, caminhos, trocas. Tem suas costas e sua cabotagem; é insuficiente, mas existe, e, embora o estrangeiro dela se encarregue amplamente, como durante tanto tempo fizeram os holandeses[161], a lacuna não deixa de ser preenchida. Quanto à água dos rios e dos canais, a França, sem ser dotada do mesmo modo que a Inglaterra ou as Províncias Unidas, dispõe de grandes facilidades: o Ródano e o Saône correm segundo o próprio eixo do "istmo francês", um caminho de norte para sul. O mérito do Ródano, explica um viajante em 1681, é "ser de grande comodidade para quem queira ir para a Itália pela rota de Marselha. Foi a que tomei. Embarquei em Lyon e cheguei a Avignon no terceiro dia. [...] No dia seguinte, fui para Arles"[162]. Quem poderia fazer melhor?

Todos os rios da França merecem elogios. Desde que um curso de água o permita, há embarcações adaptadas às suas possibilidades, pelo menos comboios de troncos ou lenha solta a flutuar. Claro que há por toda parte, na França e em outros lugares, moinhos com suas levadas, mas essas levadas acabam sendo abertas quando é preciso e o barco é lançado para jusante com a força da água libertada. É assim que se passam as coisas no Mosa, rio pouco profundo: entre Saint-Mihiel e Verdun, três moinhos deixam passar as embarcações por uma retribuição módica[163]. Esse pequeno detalhe indica, de passagem, que o Mosa continua sendo, no fim do século XVII, uma via utilizada até muito em cima, a montante, e para jusante na direção dos Países Baixos. Aliás, é graças a seu tráfico que Charleville e Mézières foram durante muito tempo entrepostos do carvão de pedra, do cobre, do alúmen e do ferro vindos do Norte[164].

Mas tudo isso não se compara à utilização intensa que os bateleiros fazem dos grandes cursos de água: o Ródano, o Saône, o Garona e o Dordogne, o Sena (e afluentes) e o Loire, primeiro dos rios de França, apesar das suas cheias freqüentes, dos seus bancos de areia e dos pedágios que o acompanham. Desempenha um papel essencial, graças ao engenho dos seus bateleiros e aos barcos em comboio que, ao subir, utilizam grandes velas quadradas ou, se o vento é insuficiente, a sirga. Une o sul ao norte, o oeste ao leste do reino: o transporte dos barcos de Roanne para Lyon liga-o ao Ródano, os dois canais de Orleans e de Briare põem-no em comunicação com o Sena e com Paris. Aos olhos dos contemporâneos, o tráfico ascendente e descendente é enorme[165]. Todavia, Orleans, que deveria ser o centro da França, é uma cidade secundária, a despeito do seu papel de redistribuidor e das suas indústrias. O fato deve-se talvez à concorrência próxima de Paris e ao considerável conjunto de vantagens fluviais, à quantidade de mercadorias para abastecimento que o Sena e os seus afluentes, o Yonne, o Marne, o Oise, põem a seu serviço.

A França é também uma vasta rede de vias terrestres que a monarquia irá desenvolver no século XVIII de maneira espetacular e que, com freqüência, modificam as bases da vida econômica das regiões atravessadas, pois a nova estrada não segue forçosamente o traçado da antiga. É certo que nem todas essas estradas têm

grande animação. Arthur Young qualifica a magnífica calçada que vai de Paris a Orleans como "deserto, em comparação com as estradas que se acercam de Londres. Em dez milhas não encontramos um coche, uma diligência, apenas dois correios e muito poucas seges de posta: nem um décimo do que teríamos encontrado se saíssemos de Londres à mesma hora"[166]. É certo que Londres tem todas as funções de Paris mais as de um centro de distribuição para todo o reino, mais as de um grande porto de mar. Por outro lado, a bacia de Londres, menos vasta do que a parisiense, tem uma população mais densa. É uma observação em que mais tarde insistirá o barão Dupin nas suas obras clássicas sobre a Inglaterra. Aliás, outras testemunhas são menos críticas do que o douto Arthur Young. Um viajante espanhol, Antonio Ponz, em 1783, quatro anos antes do nosso inglês, fica muito impressionado com a circulação na estrada que liga Paris a Orleans e a Bordeaux. "Os carros que transportam mercadorias são máquinas terríveis: muito compridos, largos na mesma proporção e sobretudo sólidos, fabricados a peso de ouro, puxados por seis, oito, dez cavalos ou mais, conforme seu peso. Se as estradas não fossem o que são, não sei o que seria de tal tráfico, sejam quais forem a indústria e a atividade dos homens destas terras". É certo que, diferentemente de Arthur Young, suas referências pessoais não se reportam à Inglaterra mas sim à Espanha, o que lhe permite compreender melhor do que o inglês o alcance dessas inovações viárias[167]. Diz ele: "A França precisava mais de estradas do que outro país, com suas águas e zonas pantanosas". Deveria dizer também com suas montanhas e, mais ainda, com sua imensidão.

Seja como for, é fato que se verifica então uma ocupação cada vez maior do espaço francês pelas estradas: no fim do *Ancien Régime*, 40 000 km de vias terrestres, 8 000 de rios navegáveis e 1 000 de canais[168]. Essa ocupação multiplica as "capturas" e hierarquiza o território, com tendência para a diversificação das vias de transporte. Assim, embora o Sena continue sendo o acesso privilegiado a Paris, os gêneros alimentícios chegam à capital também da Bretanha pelo Loire, de Marselha pelo Ródano, de Roanne pelo Loire e pelo canal de Briare[169]. De Orleans, a pedido dos empresários e dos fornecedores, em dezembro de 1709, o trigo chega ao Delfinado[170]. Mesmo a circulação do numerário, sempre privilegiada, encontra-se facilitada pela reorganização dos transportes. É o que assinala um relatório do Conselho de Estado em setembro de 1783: vários banqueiros e comerciantes de Paris e das principais cidades do reino, "aproveitando a grande facilidade que hoje proporcionam ao comércio as estradas abertas em toda a França, bem como o estabelecimento das transportadoras, das diligências e das carroças [...] fazem do transporte de moedas de ouro e de prata a matéria principal [da sua] especulação para fazer subir ou baixar à sua vontade o preço do câmbio, a abundância ou a escassez na capital e nas províncias"[171].

Em vista das vastas proporções da França, é evidente que os progressos dos transportes foram, pela sua unidade, decisivos, embora ainda insuficientes. É o que dizem a seu modo, para épocas mais próximas de nós, um historiador, Jean Bouvier, que afirma que o mercado nacional só passou a existir na França com a instalação das nossas vias férreas; e um economista, Pierre Uri, que vai ainda mais longe ao afirmar taxativamente que a França atual só será uma unidade econômica no dia em que o telefone tiver a perfeição "americana". Concordo. Mas com as

estradas criadas no século XVIII pelos admiráveis engenheiros das obras públicas houve seguramente um progresso do mercado nacional francês.

Política primeiro

Mas, sobretudo na sua origem, o mercado nacional não é apenas uma realidade econômica. Resulta de um espaço político anterior. E, entre estruturas *políticas* nacionais e estruturas *econômicas*, a correspondência só pouco a pouco se foi estabelecendo, nos séculos XVII e XVIII[172].

Nada mais lógico. Repetimos vinte vezes que o espaço econômico excede sempre amplamente os espaços políticos. Sendo assim, as "nações", os mercados nacionais foram construídos no *interior* de um conjunto econômico mais vasto do que eles, mais exatamente *contra* esse conjunto. Existia há muito tempo uma economia internacional de raio amplo, e foi nesse espaço que o excede que o mercado nacional foi recortado por uma política mais ou menos clarividente, pelo menos obstinada. Muito antes da época mercantilista, o príncipe já intervém no domínio da economia, tenta coagir, dirigir, impedir, facilitar, preencher uma brecha, abrir uma saída... Procura desenvolver regularidades que possam servir a sua existência e a sua ambição política, mas sua empresa só terá êxito se ele acabar encontrando as complacências gerais da economia. Terá sido assim com a empresa França?

Inegavelmente, o Estado francês formou-se, ou pelo menos esboçou-se, muito cedo. Embora não preceda todos os outros Estados territoriais, em breve os ultrapassa. Deve-se ver nesse impulso a reação construtiva de uma zona central com respeito à periferia, à custa da qual ela procura se ampliar. No seu destino primitivo, a França foi obrigada a se confrontar em todas as direções ao mesmo tempo, ora a sul, ora a leste, ora a norte e até a oeste. No século XIII, ela já é o maior empreendimento político do continente, "quase um Estado", diz com razão Pierre Chaunu[173], e tem simultaneamente as características antigas e as novas dos Estados: a aura carismática, as instituições judiciais, administrativas e, sobretudo, financeiras sem o que o espaço político seria completamente inerte. Mas, se ao tempo de Filipe Augusto e de S. Luís o sucesso político se transforma em sucesso econômico, é porque o impulso, o desenvolvimento da Europa mais avançada lançam no quadro francês as suas águas vivas. Talvez os historiadores não tenham reconhecido suficientemente, repita-se, a importância das feiras de Champagne e de Brie. Suponhamos que, por volta de 1270, em pleno esplendor dessas feiras, quando o rei santo morreu diante de Túnis, a vida econômica da Europa se tivesse imobilizado, de uma vez para sempre, nas formas que a enquadravam: teria daí resultado um espaço francês dominante, que teria facilmente organizado sua própria coerência e sua irradiação, à custa dos outros.

Sabemos que não foi assim. A enorme regressão que se instaura com o princípio do século XIV acarreta uma sucessão de derrocadas. O equilíbrio econômico da Europa encontra então outras bases. E, quando o espaço francês, que foi o campo de batalha da Guerra dos Cem Anos, recupera sua coerência política e já econômica com os reinados de Carlos VII (1422-1461) e de Luís XI (1461-1483), o mundo ao seu redor mudou terrivelmente.

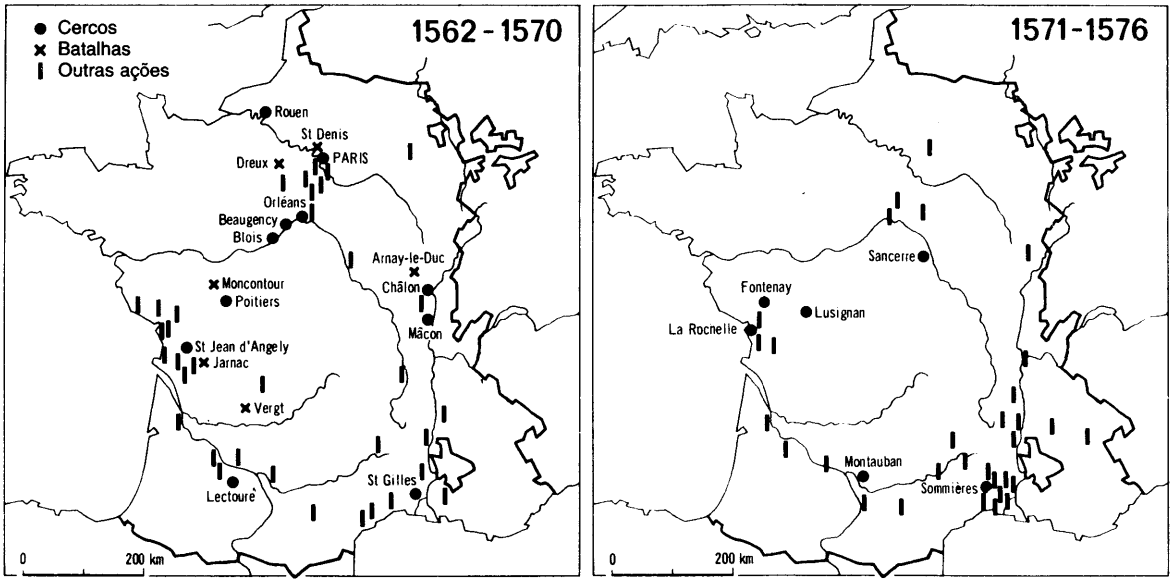
Contudo, no princípio do século XVI[174], a França voltou a ser "o primeiro de todos os Estados" da Europa: 300 000 km², 80 a 100 toneladas de ouro de recursos fiscais, um PNB talvez equivalente a 1 600 toneladas de ouro. Na Itália, onde tudo é cotado — tanto a riqueza como o poder —, quando um documento fala simplesmente de "Il Re" trata-se do Cristianíssimo, o rei por excelência. Este superpoder enche de temor os vizinhos e rivais, todos aqueles que o novo florescimento econômico da Europa coloca acima de si mesmos e torna ao mesmo tempo ambiciosos e temerosos. Foi precisamente por isso que os Reis Católicos, senhores da Espanha, cercaram antecipadamente a ameaçadora França com uma série de casamentos de príncipes; e foi por isso também que o sucesso de Francisco I em Marignan (1515) fez voltar contra ele o peso do equilíbrio europeu — o equilíbrio que no século XIII já se reconhece como uma máquina. Quando, em 1521, eclode a guerra entre os Valois e os Habsburgos, a máquina funciona contra o rei da França e a favor de Carlos V, com o risco, que não tarda, de vir a trabalhar para a supremacia da Espanha — coisa de que a prata da América, mais tarde ou mais cedo, se encarregaria sozinha.

Mas o fracasso político da França não se explica também, e sobretudo, pelo fato de ela já não ser e não poder ser o centro da economia-mundo européia? O centro da riqueza está em Veneza, em Antuérpia, em Gênova, em Amsterdam, e esses eixos sucessivos ficam fora do espaço francês. Houve apenas um momento, bastante breve, em que a França se aproximou de novo do primeiro lugar, durante a Guerra da Sucessão da Espanha, quando a América espanhola se abriu aos maluínos. Mas a ocasião, apenas vislumbrada, se esquivou. Em suma, a história não favoreceu grandemente a formação de um mercado nacional francês. A partilha do mundo fez-se sem ele e até às suas custas.

A França o terá sentido obscuramente? Seja como for, a partir de 1494 ela tenta instalar-se na Itália. Não consegue e, entre 1494 e 1559, o círculo mágico da Itália perde a direção da economia-mundo européia. Renovam-se a tentativa e o fracasso, um século mais tarde, na direção dos Países Baixos. Mas, segundo todas as probabilidades, se a guerra da Holanda tivesse terminado, em 1672, com uma vitória francesa, por certo possível, o centro da economia-mundo teria então se transferido de Amsterdam para Londres — não para Paris. E é em Londres que ele se encontra, solidamente ancorado, quando em 1795 o exército francês ocupa as Províncias Unidas.

A superabundância de espaço

Será a extensão relativamente desmesurada uma das razões desses insucessos? No fim do século XVII e aos olhos dos observadores de William Petty, a França representava treze vezes a Holanda, três ou quatro vezes a Inglaterra. E contava quatro ou cinco vezes a população desta, cerca de dez vezes a daquela. William Petty chega a pretender que a França tem 80 vezes mais boas terras aráveis do que a Holanda, ao passo que, afinal, sua "riqueza" era apenas o triplo daquela das Províncias Unidas[175]. Se hoje, tomando a pequena França como unidade de medida

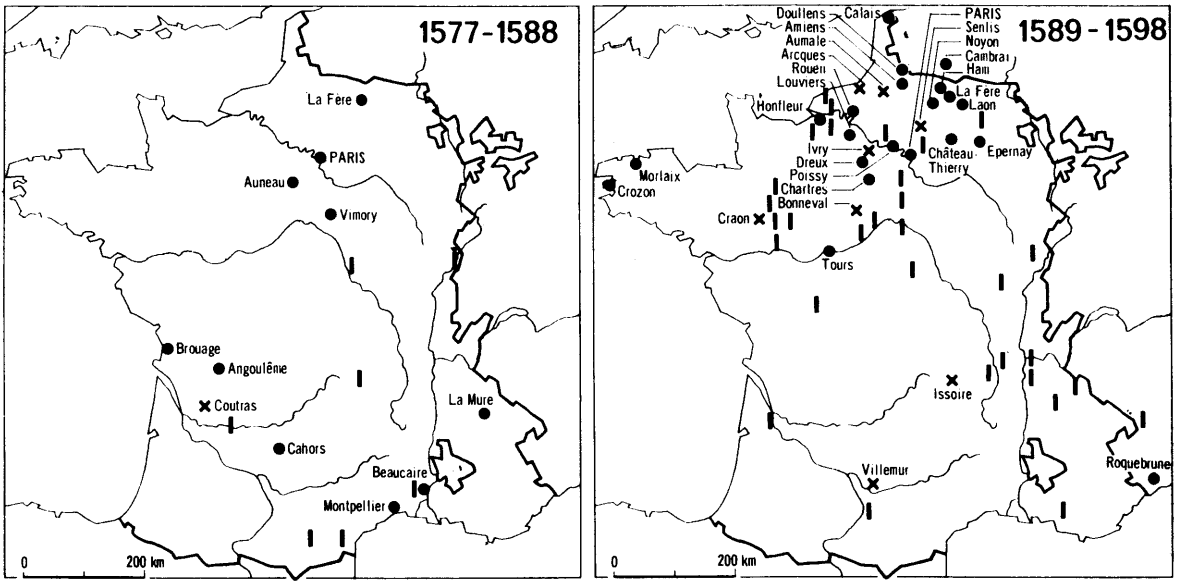


33. AS GUERRAS RELIGIOSAS NÃO CONSEGUEM ABRANGER DE UMA VEZ O VASTO REINO DA FRANÇA, MESMO DEPOIS DO ADVENTO DE HENRIQUE IV

Só foram registrados como acontecimentos belicosos os confrontos importantes, segundo o livro de Henri Mariéjol, na Histoire de France *de Lavisse. Daí decorre uma evidente simplificação. Está claro, no entanto,*

(550 000 km²), quiséssemos procurar um Estado treze vezes maior do que ela (7 150 000 km²), chegaríamos às dimensões dos Estados Unidos. Arthur Young pode censurar a circulação entre Paris e Orleans, mas, enfim, se por uma translação colocássemos em Londres a rede de comunicações francesas do século XVIII centradas em Paris, essas estradas, que vão em todas as direções, iriam perder-se no mar. Num espaço mais vasto, uma circulação do mesmo volume se dilui.

Da França de 1770 diz o abade Galiani "que já não se parece com a do tempo de Colbert e de Sully"[176]; julga-a chegada a um limite da sua expansão: com seus vinte milhões de habitantes, não poderia aumentar o conjunto das suas manufaturas sem ultrapassar as medidas que a economia mundial impõe; do mesmo modo, se tivesse uma frota com as mesmas proporções da Holanda, essa frota multiplicada por 3, por 10 ou por 13 estaria fora das proporções aceitas pela economia internacional[177]. Galiani, o homem mais lúcido do seu século, pôs o dedo na ferida. Nosso país começa sendo vítima de si próprio, de sua densidade, de seu volume, de seu gigantismo. Extensão que, é claro, tem suas vantagens: se a França resiste regularmente às invasões estrangeiras, é, afinal, por causa da sua imensidão: é impossível trespassá-la, atingi-la no coração. Mas suas próprias ligações, as ordens do seu governo, os movimentos e pulsões da sua vida interior, os progressos técnicos sentem a mesma dificuldade em atravessá-la. Mesmo as guerras religiosas, no seu desenrolar revolucionário tão contagioso, não conseguem abarcar seu espaço de uma só vez. Alphonse Aulard, historiador da Revolução, afirmou que a própria Convenção teve as maires dificuldades em dar a conhecer "a toda a França a sua vontade"[178].



que estes acontecimentos não são todos concomitantes, que o espaço resiste ao contágio. Mesmo a fase final, no tempo de Henrique IV, localiza-se sobretudo no norte do país.

Aliás, certos homens de Estado franceses, e não os menores, sentiram que a extensão do reino não acarretava forçosamente um acréscimo do seu poder. É pelo menos o sentido que eu atribuiria a uma frase, em si curiosa, de uma carta do duque de Chevreuse a Fénelon: "A França, a quem convém sobretudo manter *limites suficientes*[179]..." Turgot fala em geral, e não da França em particular, mas imagina-se um inglês ou um holandês escrevendo: "A máxima de que é preciso cortar províncias dos Estados, como galhos das árvores, para os fortificar, estará ainda durante muito tempo nos livros antes de entrar para os conselhos dos príncipes?"[180] Decerto podemos sonhar com uma França que não tivesse crescido tão depressa, pois sua extensão territorial, a vários títulos benéfica para o Estado monárquico e provavelmente para a cultura francesa e para o futuro distante do nosso país, prejudicou grandemente o desenvolvimento da sua economia. Se as províncias se comunicam mal entre si, é porque se inscrevem num território onde a distância é o estorvo por excelência. Mesmo para o trigo, o mercado conjunto funciona bastante mal. A França, produtor gigante, vítima de sua extensão, consome localmente sua própria produção; as panes, até mesmo as fomes são paradoxalmente mas efetivamente possíveis, ainda no século XVIII.

É uma situação que se manterá até o momento em que as estradas de ferro atingirem as zonas rurais afastadas. Ainda em 1843 o economista Adolphe Blanqui escrevia que as comunas da circunscrição de Castellane (nos Baixos-Alpes) "estavam mais afastadas da influência francesa do que as Ilhas Marquesas. [...] As comunicações não são nem grandes nem pequenas, não existem"[181].

Paris mais Lyon, Lyon mais Paris

Nada de espantoso em que um espaço tão vasto, difícil de ligar com eficácia, não tenha chegado naturalmente a uma centragem perfeita. Duas cidades disputam a direção da economia francesa: Paris e Lyon. Essa foi, decerto, uma das fraquezas desconhecidas do sistema francês.

Muitas vezes decepcionantes, as histórias gerais de Paris não situam adequadamente a história da enorme cidade no quadro do destino francês. Não são bastante atentas à atividade e à autoridade econômica da cidade. Deste ponto de vista, as histórias de Lyon também nos decepcionam: explicam quase sempre Lyon por Lyon. Decerto mostram bem a ligação entre o advento de Lyon e as feiras que fazem dela, no fim do século, o ápice econômico do reino. Mas:

1) o mérito é atribuído em demasia a Luís XI;

2) seguindo os passos de Richard Gascon, devemos dizer e repetir que as feiras de Lyon foram uma criação de mercadores italianos que as instalaram a seu alcance, nos limites do reino; que esse é um sinal de subordinação francesa à economia internacional. Digamos, exagerando, que Lyon é no século XVI para os italianos o que Cantão é para a exploração da China pelos europeus no século XVIII;

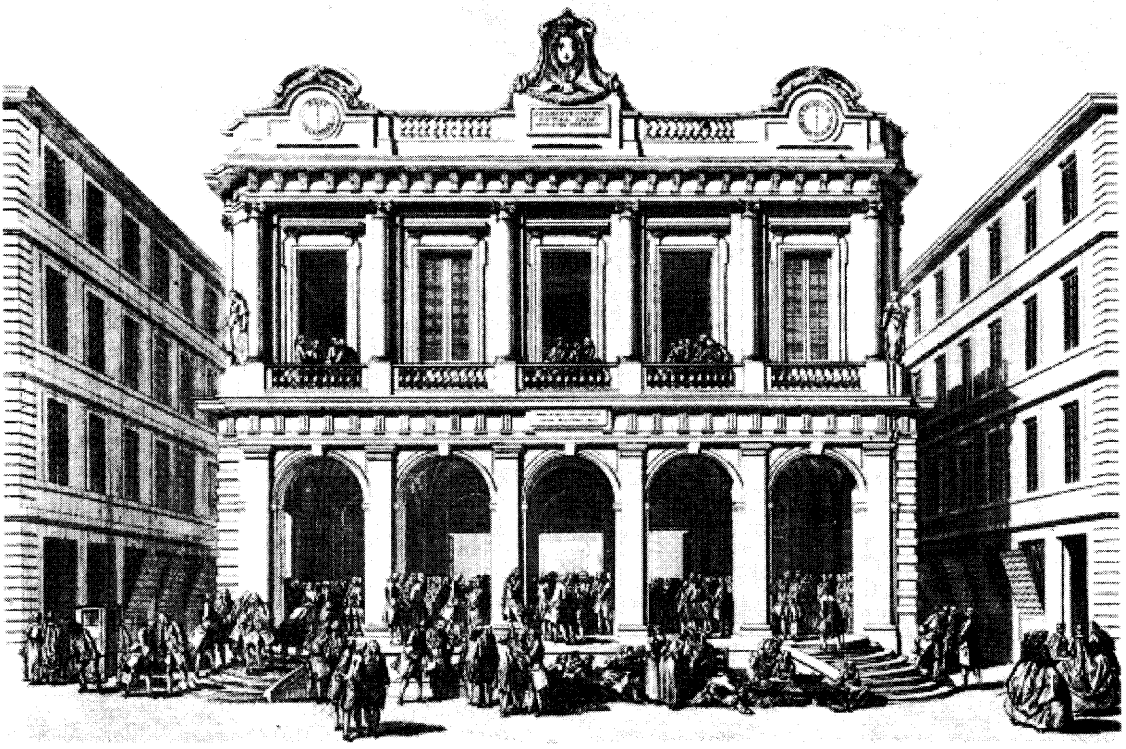
3) os historiadores de Lyon não são suficientemente sensíveis ao fenômeno de bipolaridade Lyon-Paris, que é uma estrutura insistente do desenvolvimento francês.

Na medida em que Lyon foi uma criação dos mercadores italianos, enquanto são eles que ditam a lei na Europa, tudo em Lyon corre da melhor maneira. Mas depois de 1557 a situação deteriora-se. A crise de 1575 e as "derrocadas" do decênio 1585-1595[182], os anos do dinheiro caro e da depressão (1597-1598)[183] acentuam o refluxo. É para Gênova que se transferem as principais funções da cidade do Ródano. Ora, Gênova vive à margem da França, no quadro desmedido do Império espanhol; extrai sua força da própria força e da eficácia desse império, na realidade da distante atividade mineira do Novo Mundo e, enquanto durarem a força e a eficácia, uma sustentando a outra, até cerca de 1620-1630, Gênova dominará ou quase, a vida financeira e bancária da Europa.

Lyon encontra-se então em posição secundária. O dinheiro não falta, às vezes até abunda, mas não consegue empregar-se com a mesma vantagem. J. Gentil da Silva[184] tem razão: Lyon continua comercialmente aberta à Europa mas torna-se cada vez mais uma praça francesa, lugar de confluência de capitais do reino que buscam a garantia-ouro das feiras e o juro regular dos "depósitos", isto é, o transporte do dinheiro de feira para feira. Acabaram-se os bons tempos em que se contava com Lyon para ditar "a lei a todas as outras praças da Europa", em que sua atividade mercantil e financeira implicava "uma espécie de polígono de Londres a Nuremberg, a Messina, a Palermo, de Argel a Lisboa e de Lisboa a Nantes e a Rouen", sem esquecer a escala essencial de Medina del Campo[185]. Em 1715, a pretensão lionesa contenta-se em dizer, com bastante modéstia: "Nossa praça geralmente dita a lei a *todas as províncias*"[186].

Terá essa regressão instaurado a prioridade de Paris? Suplantados, durante o último terço do século XVI, pelos luquenses, os florentinos de Lyon voltaram-se

cada vez mais "para as finanças públicas, estabelecendo-se solidamente em Paris, à lucrativa sombra do poder"[187]. Atento a esse deslocamento das firmas italianas, especialmente a dos Capponi, Frank C. Spooner diagnosticou uma transferência para a capital francesa, comparável, a seus olhos, à importantíssima transferência de Antuérpia para Amsterdam[188]. Claro que houve transferência, mas Denis Richet, que retomou o assunto, afirma com razão que a oportunidade oferecida a Paris, se oportunidade houve, não conheceu seqüências sérias. "A conjuntura que acarretou o declínio de Lyon fez amadurecer os germes do crescimento parisiense", escreve ele, "não trouxe uma inversão de funções. Ainda em 1598 falta a Paris a infra-estrutura necessária ao grande comércio internacional: nem feiras comparáveis às de Lyon ou de Piacenza, nem mercado de câmbios solidamente organizado, nem capital de técnicas comprovadas."[189] O que não quer dizer que Paris, capital política, lugar de concentração dos impostos reais e de uma enorme acumulação de riquezas, mercado de consumo que gasta uma parte notável dos rendimentos da "nação", não conte para a economia do reino e para a redistribuição dos capitais. Por exemplo, há capitais parisienses em Marselha desde 1563[190]. Por exemplo, os armarinheiros parisienses dos Seis Corpos desde cedo se envolvem no frutuoso comércio longínquo. Mas no conjunto, a riqueza parisiense dificilmente participa na produção ou até na simples mercancia.



A nova Bolsa de Lyon, construída em 1749. (B.N.)

Terá Paris perdido, nesse momento, uma certa modernidade, e com Paris a França? É possível. E é lícito culpar disso as suas classes de posses, excessivamente atraídas pelos cargos e pela terra, operações "socialmente enriquecedoras, individualmente lucrativas, economicamente parasitárias"[191]. Ainda no século XVIII, Turgot[192], retomando uma expressão de Vauban, diz que "Paris é um sorvedouro onde são absorvidas todas as riquezas do Estado, onde as manufaturas e as bugigangas atraem o dinheiro de toda a França para um comércio tão ruinoso para nossas províncias como para os estrangeiros. Nisso se dissipa grande parte do produto dos impostos". Com efeito, a balança Paris-províncias revela-se um magnífico exemplo de troca desigual. Dizia Cantillon: "É fato que as províncias devem sempre somas consideráveis à capital"[193]. Paris, nessas condições, não pára de crescer, de se embelezar, de se povoar, de maravilhar seus visitantes, tudo em detrimento dos outros.

Seu poder, seu prestígio provêm do fato de ela ser, além do mais, o coração imperioso da política francesa. Ocupar Paris já é dominar a França. Desde o início das guerras religiosas, os protestantes visam Paris e Paris lhes escapa. Em 1568, Orleans, às portas da capital, lhes é retomada e os católicos alegram-se: "Nós lhes tiramos Orleans porque não queríamos que de tão perto eles viessem *muguetter* [isto é, cortejar] a nossa boa cidade de Paris"[194]. Mais tarde, Paris será tomada pelos liguistas, depois por Henrique IV, depois pelos frondistas, que nada souberam fazer além de a desorganizar. Para a maior indignação de um negociante que vive em Reims, portanto dentro da sombra projetada pela capital: se Paris é perturbada na sua vida normal "os negócios [vão parar] nas outras cidades, tanto da França como dos reinos estrangeiros, até a própria Constantinopla"[195]. Para esse burguês de província, Paris é o umbigo do mundo.

Lyon não pode valer-se de tal prestígio nem comparar-se à grandeza fora de série da capital. Contudo, embora não seja um "monstro", Lyon é, à escala da época, uma grande cidade, de extensão tanto mais considerável, explica um viajante, "quanto contém dentro de sua muralha seus campos de tiro, seus cemitérios, vinhas, campos, prados e outros terrenos". Esse mesmo viajante, um estrasburgês, acrescenta: "Afirma-se que Lyon faz mais negócios num dia do que Paris numa semana porque o que há lá são sobretudo mercadores atacadistas. Todavia, faz mais comércio de varejo"[196]. "Não", diz um sensato inglês, "Paris já não é a maior cidade comercial do Reino. Quem assim fala confunde mercadores com lojistas, *tradesmen* com *shopkeepers*. O que faz a superioridade de Lyon são seus negociantes, suas feiras, sua praça de câmbio, suas muitas indústrias"[197].

Um relatório redigido pelas repartições da intendência dá a Lyon, em 1698, um boletim de sanidade bastante tranqüilizador[198]. Enumeram-se longamente as vantagens naturais da cidade graças às vias fluviais que lhe dão abertura para as províncias vizinhas e para o estrangeiro. Suas feiras, com mais de dois séculos, continuam a prosperar; como outrora, realizam-se quatro vezes por ano, segundo as mesmas regras: os encontros são sempre de manhã, das 10 horas ao meio-dia, na arcada da praça de câmbio, e "chega a haver pagamentos em que se fazem negócios de dois milhões sem desembolsar nem cem mil escudos em dinheiro"[199]. O "depósito", motor do crédito por transferências de uma feira para outra, funciona com fluidez, pois é alimentado "mesmo [pela] bolsa dos burgueses que valorizam seu

dinheiro na praça"[200]. A máquina continuou a girar, se bem que muitos italianos, especialmente os florentinos que tinham sido os "inventores da praça", tenham abandonado a cidade. Os vazios são preenchidos por mercadores genoveses, piemonteses ou oriundos dos Cantões Suíços. Além disso, desenvolveu-se na cidade e em torno dela uma força industrial (cuja ascensão, podemos pensar, terá compensado o déficit das atividades comerciais e financeiras). A seda desempenha um papel enorme, com os admiráveis tafetás pretos e os ultracélebres tecidos de ouro e prata, alimentando um forte comércio atacadista. No século XVI, já Lyon está no centro de uma zona industrial — Saint-Étienne, Saint-Chamond, Virieu, Neufville.

O balanço dessas atividades em 1698 dá a Lyon uns vinte milhões em exportação, uma dúzia em compras, isto é, um excedente na ordem dos oito milhões de libras. Mas se aceitarmos, à falta de melhor, o número dado por Vauban — 40 milhões de excedente para o comércio da França — cabe a Lyon apenas um quinto. Seguramente, não é a posição de Londres diante do comércio inglês.

O primeiro lugar dos tráficos lioneses cabe à Itália (10 milhões na exportação, 6 ou 7 na importação). Será isso prova de que uma certa Itália é mais ativa do que se costuma dizer? Seja como for, Gênova serve a Lyon de escala para a Espanha, onde a cidade de S. Jorge conserva uma espantosa rede de compras e vendas. Em contrapartida, Lyon tem poucas ligações com a Holanda, apenas um pouco mais com a Inglaterra. Continua a trabalhar muito com a zona mediterrânica, sob o signo do passado e da herança.

Paris vence

Lyon, a despeito de conservar o seu vigor, apóia-se precariamente na Europa mais avançada e na economia internacional então em expansão. Ora, em face da capital, um reforço de poder vindo do exterior teria sido o único meio de ela se impor como centro das atividades francesas. Na luta que se define entre as duas cidades e que corre tão mal, Paris acaba por ganhar.

Todavia, sua superioridade, que se impõe lentamente, realiza-se de uma forma especial. Com efeito, Paris não obtém sobre Lyon uma vitória mercantil. Ainda na época de Necker (1781), Lyon continua ocupando de longe o primeiro lugar do comércio francês: exportações, 142,8 milhões; importações, 68,9; total, 211,7; diferença bruta, 73,9. E, se não levarmos em conta as variações da libra tornesa, estes valores, relativamente ao balanço de 1698, foram multiplicados por 9. Ora, Paris na mesma época totaliza (exportações mais importações) apenas 24,9 milhões, isto é, um pouco acima de um décimo do balanço lionês[201].

A superioridade de Paris resultou, mais cedo do que se costuma dizer, da emergência de um "capitalismo financeiro". Para que assim fosse, foi necessário que Lyon perdesse uma parte, quando não a maior parte do seu papel anterior.

Nessa perspectiva, poderemos supor que o sistema das feiras de Lyon tenha sofrido um primeiro choque muito sério por ocasião da crise de 1709, que na realidade foi a crise das finanças da França, em guerra desde a abertura da Sucessão da Espanha, em 1701? Com os pagamentos dos reis, finalmente realizados em abril de

1709, Samuel Bernard, financiador credenciado do governo de Luís XIV, foi à falência pública. Abundam os documentos e os testemunhos desse drama controverso[202]. Ficariam por compreender os bastidores de um jogo muito complicado que, para além de Lyon, interessa em primeira mão aos banqueiros genoveses, de quem Samuel Bernard é, há anos, correspondente, cúmplice, às vezes adversário decidido. Para obter fundos pagáveis fora da França, na Alemanha, na Itália e também na Espanha, onde combate o exército de Luís XIV, Samuel Bernard oferece aos genoveses, como *garantia* de reembolso, títulos emitidos pelo governo francês a partir de 1701; os reembolsos são depois feitos em Lyon, ao acaso das feiras, graças a letras de câmbio que Samuel Bernard saca sobre Bertand Castan, seu correspondente na praça. Para abastecer este último, "enviava-lhe saques para o pagamento *seguinte* das feiras". Ou seja, um jogo de letras de favor, onde aliás ninguém perde quando tudo corre bem, que permitiam o pagamento dos prestadores genoveses e outros, seja em numerário, seja em títulos desvalorizados (levando em conta sua "perda", como se dizia), sendo o grosso do pagamento sempre transferido, ao próprio Samuel Bernard, para um ano de distância. O ABC do ofício era ganhar tempo e mais tempo, até o momento de ser reembolsado pelo próprio rei, o que nem sempre era fácil.

Como o inspetor-geral em breve esgotou as soluções fáceis e seguras, foi preciso imaginar outras. Assim, em 1709, passa-se a falar insistentemente em criar um banco, que seria privado ou do Estado. Seu papel? Emprestar dinheiro ao rei, que o emprestará imediatamente aos homens de negócios. Esse banco emitiria títulos com juros que seriam trocados por títulos emitidos pelo rei. Isso significaria revalorizar os ditos títulos. Em Lyon, não há quem não se regozije com essas boas notícias!

É evidente que, se a operação tivesse tido êxito, todos os manipuladores de dinheiro teriam passado à dependência de Samuel Bernard, a "concentração" se faria em seu proveito, caberia a ele dirigir o banco, apoiar os títulos, deslocar seus volumes. O inspetor Desmaretz não encarava essa perspectiva com agrado. Havia também a oposição dos negociantes dos grandes portos e cidades mercantis da França, quase poderíamos dizer uma oposição "nacionalista". Diz um personagem obscuro, decerto um testa de ferro: "Afirma-se que os senhores Bernard, Nicolas e outros judeus, protestantes e estrangeiros, propuseram encarregar-se do estabelecimento desse banco. [...] É muito mais justo que o banco seja regido por reinícolas franceses, católicos romanos que [...] garantam a sua Majestade sua fidelidade"[203]. Na realidade, esse projeto de banco anunciava-se como uma verdadeira jogada de pôquer, como hoje diríamos, análoga à que, em 1694, conduzira à criação do Banco da Inglaterra. Na França, fracassou e rapidamente a situação piorou. Todos se amedrontaram e o sistema estabelecido começou a se abater como um castelo de cartas, sobretudo quando, durante a primeira semana de abril de 1709, Bertrand Castan, duvidando com certa razão da solidez de Samuel Bernard, recusou-se, na galeria dos câmbios, aonde fora chamado conforme a norma, a aceitar os saques feitos sobre ele e declarou que não podia "fechar seu balanço" (isto é, saldá-lo, equilibrá-lo). Resultou uma "confusão incrível". Samuel Bernard, em dificuldades, reconheçamos, na medida em que servir ao rei o arrastara a complicações inomináveis, obtém finalmente do inspetor Desmaretz, em 22 de setembro[204], não sem dificulda-

des e infinitas negociações,"um mandado que lhe concedia um prazo de três anos" para pagar suas próprias dívidas. Evitou-se desse modo a sua falência. Aliás, o crédito do rei restabeleceu-se com a chegada, em 27 de março de 1709, de "7 451 178 libras tornesas" em metais preciosos "em reais, barras e baixelas", desembarcados em Port-Louis por barcos de Saint-Malo e de Nantes, de retorno dos mares do Sul[205].

Mas, mais do que este drama financeiro complexo e enredado, de momento é a praça de Lyon que se encontra no centro das nossas preocupações. Nesse ano de 1709, diante do atraso nos pagamentos, qual poderia ser sua solidez? É difícil dizê-lo, por causa dos próprios lioneses, prontos a se lamentar e a denegrir desmedidamente sua situação. Seja como for, há quinze anos a praça passa por sérias dificuldades. "A partir de 1695, alemães e suíços desaparecem de suas feiras."[206] Um documento de 1697 assinala mesmo uma prática bastante curiosa (que aliás vamos encontrar nas feiras ativas mas tradicionalistas de Bolzano): as transferências de feira a feira são feitas em "notas que cada um faz do seu balanço"[207]. É portanto um jogo de escritas em sentido restrito, as dívidas e créditos *não circulam* sob a forma de "títulos ao portador e à ordem". Não estamos, portanto, em Antuérpia. Um pequeno grupo de "capitalistas" reservou para si os lucros das "dívidas ativas" das transferências das feiras. É um jogo em circuito fechado. Se as "notas" tivessem circulado com endossos sucessivos, "os pequenos negociantes e os pequenos comerciantes", explicam-nos de maneira demasiado corrente, teriam ficado "em condições de fazer mais negócios", de se envolverem nesse tráfico do qual "os negociantes ricos e os praticantes credenciados procuram, pelo contrário, afastá-los". Essa prática é contrária ao que se tornou regra em "todas as praças comerciais da Europa", mas irá manter-se até o fim das feiras de Lyon[208]. É de pensar que ela não contribuiu para ativar a praça de Lyon e para a defender da concorrência internacional.

Pois esta existe: Lyon, que se abastece de piastras espanholas *via* Bayonne, vê sair de suas portas as moedas de prata e mesmo de ouro para destinos normais, como Marselha e o Levante, ou a Casa da Moeda de Estrasburgo, mas mais ainda para uma circulação clandestina e volumosa em direção a Genebra. Por dinheiro, *via* Genebra, certos mercadores lioneses obtêm letras de câmbio de Amsterdam sobre Paris, com lucros substanciais. Será já prova da inferioridade lionesa? As cartas que o inspetor-geral das Finanças recebe do intendente de Lyon, Trudaine, fazem eco às queixas, exageradas ou não, dos mercadores da praça[209]. A se dar ouvidos a eles, Lyon estaria ameaçada de se ver despojada de suas feiras e de suas operações de crédito pela concorrência genebrina. Numa carta de Trudaine a Desmaretz, de 15 de novembro de 1707, lê-se: "É de se temer que todo o comércio da praça de Lyon seja transferido para Genebra. Há já algum tempo os genebrinos resolveram instalar uma praça cambial, fazendo aí transações e pagamentos como em Lyon, em Nove [Novi], em Leipsick"[210]. Realidade? Ou ameaça brandida para fazer recuar as decisões do governo? Seja como for, dois anos mais tarde, em 1709, a situação é grave. "Esta questão de Bernard", observa uma carta de Trudaine, "abalou a praça de Lyon de maneira a que ela nunca mais se recupere, de dia para dia torna-se pior"[211]. Na verdade, tecnicamente falando, os mercadores bloqueiam o funcionamento da praça. Geralmente, os pagamentos em Lyon "fazem-se quase todos em

papel ou em balanço por entregas, de maneira que muitas vezes num pagamento de trinta milhões não chegam a entrar 500 000 [libras] em moeda. Como acabou esse recurso às escritas, os pagamentos tornaram-se impossíveis, mesmo havendo cem vezes mais moedas do que de costume". Essa greve das finanças atrasa até a produção das manufaturas lionesas, que só trabalham a crédito. Resultado: "Pararam parcialmente e reduziram à esmola mais de 10 000 a 12 000 operários que, aliás, nada têm com que subsistir durante a cessação do seu trabalho. Essa quantidade de gente aumenta a cada dia e é de temer que não fique fábrica nem comércio se não se prestar um auxílio rápido..."[212] É exagero, todavia, não é gratuito. No entanto, a crise lionesa repercute em todas as praças e feiras francesas. Uma carta de 2 de agosto de 1709 assinala que a feira de Beaucaire "ficou deserta", em "uma grande seca"[213]. Conclusão: a crise profunda que culmina em Lyon em 1709 não se deixa analisar plenamente, nem medir com exatidão, mas foi muito forte.

Em contrapartida, está fora de dúvida que a fortuna de Lyon, já contestada, não resistiu à crise brusca e violenta do Sistema de Law. A cidade não teve razão em recusar a instalação no seu seio do Banco Real? Evidentemente, ele teria feito concorrência, prejudicado ou reduzido a nada suas feiras tradicionais[214], mas decerto teria freado o desenvolvimento de Paris. Com efeito, a França inteira, a França febril acorre então à capital, atropela-se na rua Quincampoix, verdadeira bolsa, tão tumultuada ou mais do que a *Change Alley* de Londres. O fracasso do Sistema acabará por privar Paris e a França do Banco Real criado por Law em 1716, mas o governo não tardará em oferecer a Paris (em 1724) uma nova bolsa, digna do papel financeiro que a capital passaria então a desempenhar.

A partir daí, o sucesso de Paris só fará afirmar-se. Na sua progressão contínua, a indiscutível virada decisiva situa-se porém bastante tarde, nas imediações de 1760, entre a inversão das alianças e o fim da Guerra dos Sete Anos: "Paris, que se encontra então numa situação privilegiada, no próprio centro de uma espécie de conjunto continental que engloba o Ocidente da Europa, é o ponto de convergência de uma rede econômica cuja extensão já não esbarra, como antes, em barreiras políticas hostis. Foi derrubado o obstáculo constituído pelas possessões dos Habsburgos que há dois séculos entravava a França. [...] Da instalação dos Bourbon na Espanha e na Itália até a inversão das alianças, podemos seguir o desenvolvimento da área aberta à França em toda a sua volta. Espanha, Itália, Alemanha meridional e ocidental, Países Baixos; doravante, de Paris a Cádiz, de Paris a Gênova (e daí a Nápoles), de Paris a Ostende e Bruxelas (escala na estrada de Viena), de Paris a Amsterdam, as vias estão livres e a guerra não as cortará nos trinta anos seguintes (1763-1792); Paris torna-se então a encruzilhada, tanto política como financeira, da parte continental do Ocidente europeu: daí o desenvolvimento dos negócios, o aumento do fluxo de capitais"[215].

Esse aumento da força de atração de Paris faz-se sentir tanto no interior como no exterior do país. Mas a capital, no meio do território, no meio de suas distrações e de seus grandes espetáculos, poderá ser um grande centro econômico? O centro ideal para um mercado nacional envolvido numa viva competição internacional? Não, respondia de antemão Des Cazeaux du Hallays, representante de Nantes no Conselho do Comércio, num longo relatório redigido no início do século, em 1700[216]. Deplorando a falta de consideração da sociedade francesa para com os ne-

O palácio de Soissons, em 1720. Law estabelece nele o "comércio do papel" antes de o instalar na rua Quincampoix. (B.N.)

gociantes, atribuía-a em parte ao fato de "os estrangeiros [com toda a evidência pensa nos holandeses e nos ingleses] terem uma imagem e uma representação muito mais viva e presente do que nós da grandeza e da nobreza do comércio, porque as Cortes dos seus Estados, como ficam todas em portos de mar, têm ocasião de perceber bem, pelos barcos que vão de todos os lados carregados de todas as riquezas do mundo, o quanto esse comércio é recomendável. Se o comércio da França tivesse a mesma ventura, não seriam necessários outros atrativos para tornar toda a França negociante". Mas Paris não fica na Mancha. Em 1715, John Law, que estava nas primícias de sua aventura, vê "os limites das ambições que podemos alimentar para Paris como metrópole econômica, estando essa cidade afastada do mar e não sendo o rio navegável [isto é, sem dúvida acessível aos navios do mar], não se pode fazer dela capital do comércio estrangeiro, mas pode ser a primeira praça do mundo para os câmbios"[217]. Paris, mesmo na época de Luís XIV, não será a primeira praça financeira do mundo, mas certamente a primeira da França. Todavia, como previa implicitamente Law, sua supremacia não será completa. E a bipolaridade francesa manter-se-á por si.

Por uma história diferencial

A situação conflituosa entre Paris e Lyon não resume, nem de longe, todas as tensões e oposições do espaço francês. Mas essas diferenças e essas tensões tiveram, em si, um significado de conjunto? É o que afirmam alguns raros historiadores.

Para Frank C. Spooner[218], a França do século XVI divide-se *grosso modo* de um lado e do outro do meridiano de Paris: a leste, regiões na sua maioria continentais, a Picardia, a Champagne, a Lorena (ainda não francesa), a Borgonha, o Franco-Condado (ainda espanhol), a Savóia, que depende de Turim mas que os franceses ocuparam de 1536 a 1559, o Delfinado, a Provença, o vale do Ródano, um compartimento mais ou menos vasto do Maciço Central e, para terminar, o Languedoc, ou uma parte do Languedoc; a oeste desse mesmo meridiano, as regiões do litoral do Atlântico ou da Mancha. A distinção entre as duas zonas se estabelece conforme o volume das cunhagens monetárias, critério válido, mas também discutível. Discutível uma vez que é preciso admitir que na zona "desfavorecida" se encontram, apesar de tudo, Marselha e Lyon. O contraste nem por isso é menos evidente entre, por exemplo, a Borgonha, votada às moedas de cobre[219], e a Bretanha ou o Poitou, por onde entram e circulam os reais da Espanha. Os centros motores dessa França do Oeste, ativada no século XVI pela subida do Atlântico, seriam Dieppe, Rouen, Le Havre, Honfleur, Saint-Malo, Nantes, Rennes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, isto é, com exceção de Rennes, uma guirlanda de portos.

Resta saber quando e por que esse desenvolvimento do oeste se torna mais lento, e depois se apaga, a despeito do avanço dos marinheiros e corsários franceses. É a questão tratada por A. L. Rose[220] e por alguns outros historiadores, sem que, na verdade, a resposta surja com nitidez. Determo-nos no corte de 1557, ano de uma crise financeira violenta que agrava a provável recessão intercíclica de 1540 a 1570, seria invocar uma avaria do capitalismo mercantil[221]. Estamos quase seguros dessa avaria, mas não de um recuo tão precoce do Oeste atlântico. Aliás, para Pierre Léon[222], a França de Oeste, "amplamente aberta às influências do oceano, é (ainda no século XVII) a França rica [...] das flanelas e tecidos, da Flandres à Bretanha e ao Maine, bem superior à França interior, a das minas e da metalurgia". Haveria portanto prolongamento do contraste Oeste-Este, *talvez* até o início do reinado pessoal de Luís XIV — o corte cronológico não é nítido.

Contudo, mais cedo ou mais tarde, risca-se uma nova linha divisória, de Nantes a Lyon[223], já não um meridiano, mas algo como um paralelo. No Norte, uma França muito ativa, industriosa, com seus campos abertos, seus animais de atrelagem; no Sul, pelo contrário, uma França que, salvo algumas brilhantes exceções, não cessaria de se atrasar. Para Pierre Goubert[224], teria mesmo havido duas conjunturas, a do Norte, sob o signo de uma relativa boa saúde, a do Sul, sob o impacto de uma regressão precoce e forte. Jean Delumeau reitera: "... é necessário separar pelo menos parcialmente a França do século XVII da conjuntura meridional e, além disso, não tomar sistematicamente o reino como um todo"[225]. Uma vez mais, se a constatação está certa, a França ter-se-ia adaptado às condições externas da vida econômica mundial que então orienta a Europa para as zonas nórdicas e faz uma

França frágil e maleável inclinar-se na direção da Mancha, dos Países Baixos e do mar do Norte.

A linha entre o Norte e o Sul não se mexeu mais até o princípio do século XIX. Para d'Angeville (1819), ainda ela se traça de Rouen a Évreux, depois a Genebra. Ao Sul, a "vida rural se desurbaniza", se rarefaz, "começa aí a França selvagem com a dispersão" das casas camponesas. É exagero, mas o contraste é evidente[226].

Enfim, uma vez mais, a divisão modificou-se pouco a pouco e diante dos nossos olhos, o meridiano de Paris recuperou realmente seus direitos. Todavia, as zonas que ele delimita mudaram de sinal: a oeste o subdesenvolvimento, o "deserto francês"; a leste, as zonas em avanço, em ligação com a economia alemã dominante e invasora.

Assim, o jogo das duas Franças muda com os anos. Não há uma linha que divida, de uma vez por todas, o território francês, mas linhas sucessivas. Três pelo menos, provavelmente mais. Ou melhor, uma linha, mas que se desloca como o ponteiro de um relógio. E isso implica:

1) que num dado espaço a divisão entre progresso e atraso não pare de se modificar, que desenvolvimento e subdesenvolvimento não se fixem de uma vez por todas, que o *mais* suceda ao *menos*, que se sobreponham oposições de conjunto às diversidades locais subjacentes: cobrem-nas sem as suprimir, deixam-nas visíveis por transparência;

2) que a França, enquanto espaço econômico, só se explica reinserida no contexto europeu, que a ascensão evidente das regiões a norte da linha Nantes-Lyon, do século XVII ao século XIX, não se explica apenas por considerações endógenas (superioridade do afolhamento trienal, criação de muitos cavalos de lavra, vivo crescimento demográfico), mas igualmente por fatores exógenos — a França modificando-se no contato com a conjuntura dominante do Norte, tal como, no século XV, fora atraída pelos esplendores da Itália e depois, no século XVI, pelo Atlântico.

A favor ou contra a linha Rouen-Genebra

O que acabamos de expor sobre as sucessivas *bipartições* do espaço francês, entre os séculos XV e XVIII, orienta, mas não resolve o interminável debate sobre a diversidade histórica desse espaço. Com efeito, o *conjunto* francês não se divide em *subconjuntos* identificados com segurança, rotulados de uma vez por todas: não cessam de se deformar, de se adaptar, de se agrupar, de mudar de voltagem.

Uma mapa de André Rémond (cf. p. 313), que escapou do maravilhoso atlas da França do século XVIII (que talvez ele tenha terminado mas, infelizmente, não publicou), propõe não uma bipartição, mas uma tripartição, segundo as diferentes taxas da aceleração biológica da população francesa, na época de Necker. Com efeito, a característica principal é o longo golfo que penetra pelo território francês desde a Bretanha até quase o Jura e constitui uma zona de despovoamento, pelo menos de estagnação ou de progresso demográfico muito débil. Esse golfo separa duas zonas biológicas mais sadias: ao norte, as *généralités* de Caen, Alençon, Paris,

Rouen, Châlons-sur-Marne, Soissons, Amiens, Lille, estabelecendo-se os recordes a favor de Valenciennes, de Trois-Évêchés, da Lorena e da Alsácia; ao sul, um espaço prodigiosamente animado que se estende da Aquitânia aos Alpes. É aí, através do Maciço Central, dos Alpes e do Jura, que a população se acumula em proveito de cidades devoradoras de homens e de planícies ricas que não viveriam sem a presença dos migrantes temporários.

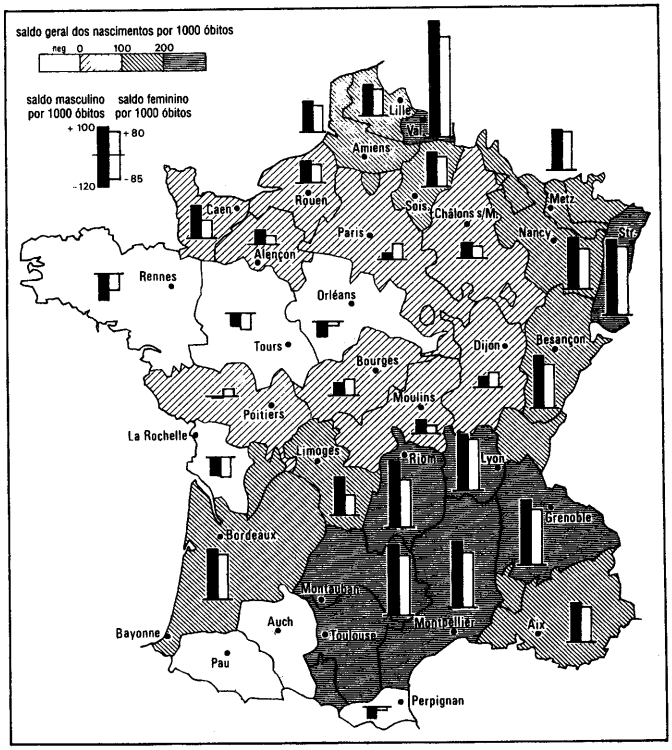
Portanto, a linha de Rouen (ou Saint-Malo, ou Nantes) até Genebra não é o corte decisivo que assinalaria *todas* as oposições francesas. É claro que o mapa de André Rémond não é o da riqueza nacional, do recuo ou do progresso econômico, mas do recuo ou do progresso demográfico. Onde o homem abunda, são de regra a emigração, a atividade industrial, ou uma delas ou as duas ao mesmo tempo.

Michel Morineau, por seu lado, costuma ter reservas diante de qualquer explicação excessivamente simples. O esquema do diâmetro divisor da França com eixo em Paris não pode, portanto, receber seus favores. Por exemplo, a linha Saint-Malo-Genebra, *grosso modo* a linha de Angeville retomada por E. Le Roy Ladurie, desperta seu ceticismo[227]. Para a criticar, toma como argumento os números da balança comercial em cada uma das duas zonas; embora não apaguem a linha de demarcação, eles alteram os sinais, o mais passa para sul, o menos para norte. Em 1750, não há dúvidas, "a zona situada no Sul leva nitidamente a melhor sobre a do Norte. Aí se situa a origem de dois terços ou mais das exportações. Essa superioridade deve-se em parte ao fornecimento de vinhos, em parte à redistribuição dos produtos coloniais pelos portos de Bordeaux, Nantes, La Rochelle, Bayonne, Lorient e Marselha. Mas ela reside também no vigor de uma indústria capaz, na Bretanha, de vender tecidos no valor de 12,5 milhões de libras tornesas, em Lyon tecidos e fitas de seda por 17 milhões, no Languedoc flanelas e tecidos por 18 milhões"[228].

É a minha vez de ser cético. Confesso não ter convicção do significado dessa pesagem das diversas Franças segundo a sua balança externa. É óbvio que o peso das indústrias exportadoras não é por si só determinante; que a indústria é muitas vezes, no mundo de outrora, a busca de uma compensação nas zonas de pobreza ou de vida difícil. Os 12 milhões de telas bretãs não fazem da Bretanha uma província de vanguarda da economia francesa. A verdadeira classificação é a que se estabelece a partir do PNB. Ora, foi mais ou menos o que tentou J.-C. Toutain, no congresso de Edimburgo de 1978, ao elaborar uma classificação das regiões francesas em 1785 conforme o *produto físico* por habitante (em relação à média nacional)[229]: Paris vem à frente com 280%; Centro, Loire, Ródano atingem a média de 100; situam-se abaixo a Borgonha, o Languedoc, a Provença, a Aquitânia, o Midi pirenaico, o Poitou, o Auvergne, a Lorena, a Alsácia, o Limousin, o Franco-Condado; a Bretanha fecha o cortejo. O esboço da página 314, que retoma essas cotações, não desenha com nitidez uma linha Rouen-Genebra, mas coloca claramente a pobreza a sul.

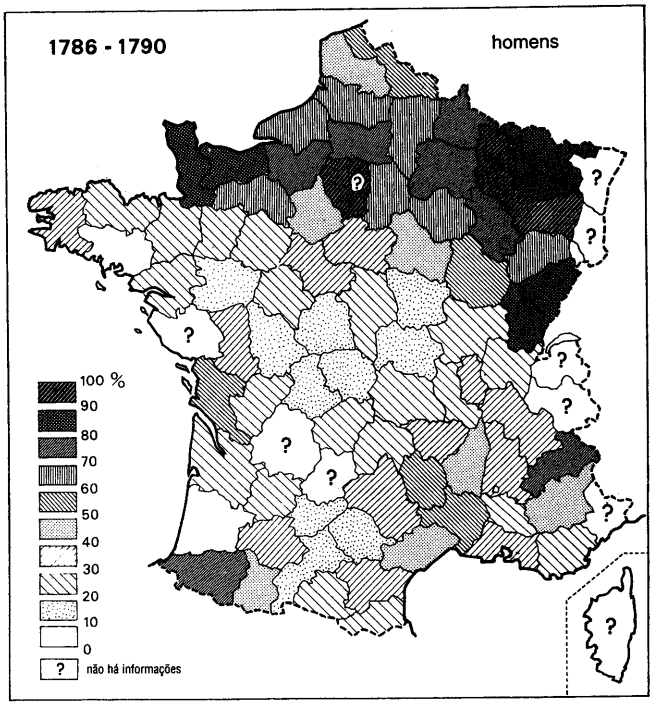
Margens marítimas e continentais

De fato, nesses problemas de geografia diferencial, como em qualquer outro, as perspectivas diferem segundo os períodos cronológicos em questão. Não haverá,



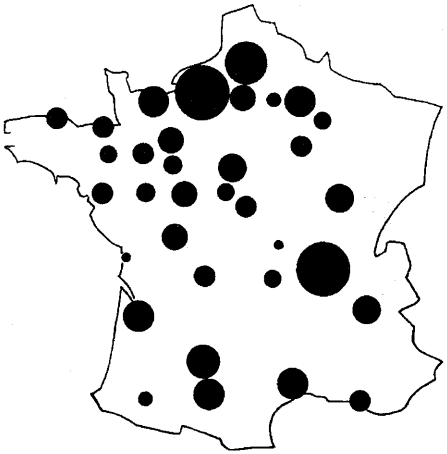
I. NASCIMENTOS E ÓBITOS NA FRANÇA EM 1787

Este mapa, um dos raros que foram publicados, pertencia ao atlas elaborado por André Rémond. Estabelece uma distinção curiosa entre as zonas com recuo demográfico (généralités *de Rennes, Tours, Orléans, La Rochelle, Perpignan) e as que, destacando-se de uma média baixa, são francamente excedentárias (Valenciennes, Estrasburgo, Besançon, Grenoble, Lyon, Montpellier, Riom, Montauban, Toulouse, Bordeaux). Essa superioridade biológica talvez esteja ligada à extensão precisamente nas regiões das novas culturas, milho e batata.*



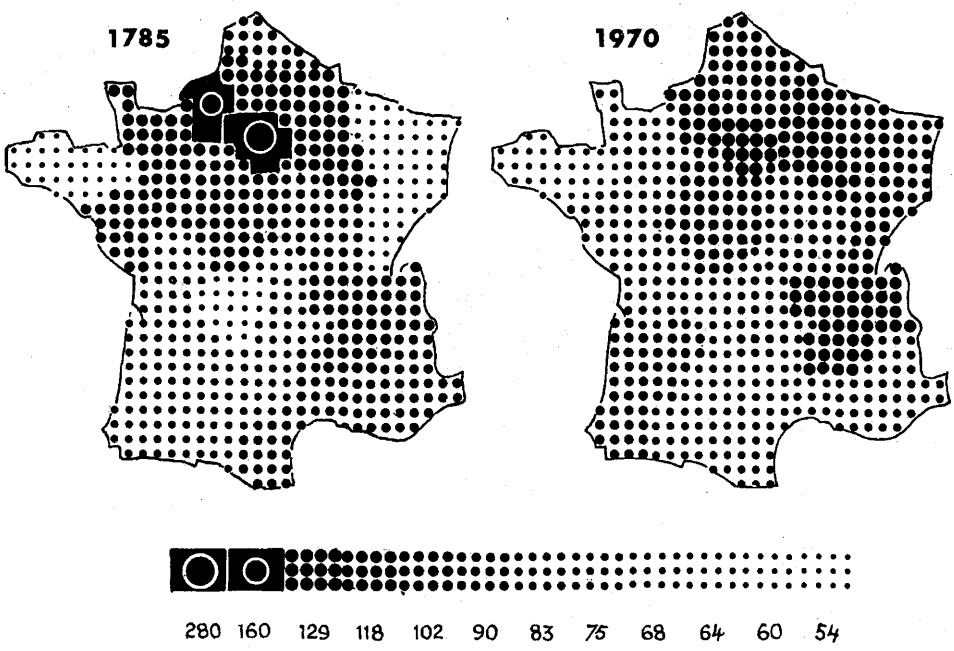
II. LER E ESCREVER ÀS VÉSPERAS DA REVOLUÇÃO FRANCESA

Neste mapa, elaborado a partir do número de cônjuges masculinos que puderam assinar a sua certidão de casamento, é evidente a primazia do Norte. (Segundo F. Furet e J. Ozouf, Lire et écrire, *1978)*



III. COBRAR IMPOSTOS É MEDIR

Em 1704, o governo projeta taxar os corpos de mercadores das cidades do reino. As taxas correspondentes a Lyon e a Rouen elevam-se a 150 000 libras; para Bordeaux, Toulouse e Montpellier, 40 000; para Marselha, 20 000... Estas indicações determinam a escala do desenho. Paris não figura na lista das cidades a serem taxadas. Dividir o reino pelo nível dos seus impostos não seria fácil. O fato marcante, de um lado e do outro do paralelo de La Rochelle (onerada em 6 000 libras) é o número das pequenas cidades no norte e o predomínio das grandes cidades comerciais no sul (Segundo A.N. G7 1688)



IV. GEOGRAFIA DAS RENDAS REGIONAIS *PER CAPITA*

A partir da média nacional (100) da renda per capita *(em produto físico), a porcentagem de cada região. Para o ano de 1785: Paris, 280, Alta Normandia 160, Loire-Ródano 100, etc. Haverá primazia do Norte, como sugere o desenho? Sim, mas seria preciso retomar os cálculos complicados que permitiram estabelecê-la. A situação, em 1970, é dada a título de comparação. A distribuição regional do rendimento* per capita, *com toda a evidência, modificou-se. (Segundo J.-C. Toutain,* in 7º Congresso Internacional de História Econômica. Edimburgo, 1978, p. 368)

por baixo das mudanças que dependem de uma conjuntura forçosamente lenta, oposições de duração ainda mais longa, como se a França — aliás, qualquer "nação" — não fosse de fato mais do que uma sobreposição de realidades diferentes, sendo as mais profundas (pelo menos as que imagino como mais profundas) por definição, e mesmo por observação, as que levam mais tempo a se desgastar, e portanto as mais obstinadas em permanecer? Neste caso, a geografia, elucidação indispensável, assinala não sei quantas dessas estruturas, dessas diferenças *permanentes*: as montanhas e as planícies, o Norte e o Sul, o Leste continental e o Oeste imerso nas brumas do oceano... Estes contrastes pesam tanto e mais sobre os homens quanto as conjunturas econômicas que giram acima delas, ora melhorando, ora desfavorecendo as zonas em que vivem.

Mas, afinal de contas, a oposição estrutural por excelência, para nosso objetivo, entenda-se, é a que se estabelece entre *zonas marginais* pequenas e vastas *regiões centrais.* As zonas "marginais" seguem as linhas de contorno que delimitam a França e a separam do que já não é França. A seu respeito, não empregaremos a palavra — que seria natural — periferia, uma vez que, enredada em certas discussões, ela assumiu, para um bom número de autores, entre os quais eu, o sentido de regiões atrasadas, afastadas dos centros privilegiados da economia-mundo. As margens, portanto, seguem a linha natural das praias ou a linha, quase sempre artificial, das fronteiras terrestres. Ora, a regra, em si curiosa, é que essas margens francesas, com raras exceções, são sempre relativamente ricas, e o interior, o "dentro" do país relativamente pobre. D'Argenson faz com muita naturalidade a distinção: "Para o comércio e para o interior do Reino", observa ele no seu *Diário*, por volta de 1747, "estamos bem piores do que em 1709 [que no entanto foi um ano de sinistra memória]. Nessa altura, graças aos equipamentos de M. de Ponchartrin, afligíamos[230] nossos inimigos com o corso; gozávamos do comércio do mar do Sul. Saint-Malo fazia entrar centenas de milhões no Reino. O interior do Reino, em 1709, estava duas vezes mais gordo do que está hoje"[231]. No ano seguinte, em 19 de agosto de 1748, fala de novo das "províncias do interior do Reino [que] a sul do Loire estão mergulhadas em profunda miséria. As colheitas são menos de metade das do ano passado, que já foram muito más. O preço do trigo aumenta e os mendigos assediam-nos por todos os lados"[232]. O abade Galiani, por sua vez, é infinitamente mais explícito e categórico no seu *Dialogue sur les blés* [Diálogo sobre os trigos]: "Atentem para que, sendo a França agora um reino comerciante, navegador, industrioso, toda a sua riqueza se mudou para suas fronteiras; todas as suas grandes cidades opulentas estão em suas margens; o interior é de uma magreza terrível"[233]. A crescente prosperidade do século XVIII não parece ter atenuado o contraste, muito pelo contrário. Um relatório oficial de 5 de setembro de 1788 declara que "os recursos dos portos de mar multiplicaram-se infinitamente, o comércio das cidades do interior está limitado a seu consumo e ao dos vizinhos, elas não têm, para o povo, outros meios senão as manufaturas"[234]. Não será a industrialização, em regra geral, a vingança econômica do interior?

Alguns historiadores são sensíveis a essa oposição insistente entre dentro e fora. Para Michel Morineau, a França dos últimos anos do reinado de Luís XIV vê refluir as suas riquezas e as suas atividades para sua margem marítima[235]. Seja,

mas esse movimento é recente? Não se iniciou muito mais cedo? E, sobretudo, não irá perdurar?

O valor do livro de Edward C. Fox com título provocador — *L'Autre France* [A outra França] — está em aportar, sem recuar um instante, numa oposição *estrutural*. Portanto, desde sempre teria havido duas Franças, a que se abre aos mares e sonha com a liberdade dos tráficos e com aventuras distantes, e uma França terra-a-terra, anquilosada, presa a obrigações inflexíveis, A história da França é o diálogo de surdos entre elas, que nunca muda nem de lugar, nem de sentido, obstinando-se cada França a puxar tudo para o seu lado e a nada compreender do outro.

No século XVIII, a França mais moderna, *a outra* França, é a dos grandes portos onde se instalam a fortuna e um capitalismo precoce. Uma Inglaterra em miniatura, sonhando com uma revolução tranqüila segundo o modelo da "gloriosa" de 1688. Mas podia ela jogar sozinha e ganhar? Não, bem se viu, para tomarmos apenas um exemplo muito conhecido, no episódio dos girondinos (1792-1793). Tal como no tempo do *Ancien Régime*, é uma vez mais a terra que triunfa com a Revolução e com o Império e até mais tarde. De um lado, um comércio que funcionaria melhor se o deixassem em liberdade; do outro, uma agricultura que irá sofrer sempre da fragmentação da propriedade rural e uma indústria que, por falta de meios e de iniciativas, funciona mal: são essas as duas Franças de Edward C. Fox[236].

Mas a história da França não pode caber inteira neste diálogo prolongado, repetitivo, a despeito do talento do autor. Quanto mais não seja, porque não há apenas uma França *marginal*. Com efeito, a França termina a oeste, em frente ao mar — e já estamos na *outra* França de Fox —, e a leste, em frente à Europa continental, ao norte da Itália para além dos Alpes, aos Cantões Suíços, à Alemanha, aos Países Baixos espanhóis que em 1714 se tornam austríacos, e às Províncias Unidas. Não afirmo que essa França marginal de leste seja tão importante ou fascinante quanto a das margens marítimas, mas ela existe e, se a "marginalidade" tem um sentido, ela confere-lhe uma originalidade obrigatória. Em suma, ao longo do seu litoral, a França dispõe de "terminais", de postos marítimos: Dunquerque, Rouen, Le Havre, Caen, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Narbonne, Sète (criada por Colbert), Marselha e a guirlanda de portos provençais; é, se quisermos, a França nº 1. A França nº 2 é o interior, vasta e diversificada, a que voltaremos. A França nº 3 é uma longa guirlanda de cidades, Grenoble, Lyon, Dijon, Langres, Châlons-sur-Marne, Estrasburgo, Nancy, Metz, Sedan, Mézières, Charleville, Saint-Quentin, Lille, Amiens, isto é, mais de uma dúzia de cidades e, entre elas, cidades secundárias que estendem a cadeia do Mediterrâneo e dos Alpes até o mar do Norte. A dificuldade é que essa categoria urbana, em que Lyon faz as vezes de dono do jogo, não se compreende tão facilmente que a guirlanda de cidades marítimas não seja tão homogênea, tão nitidamente desenhada.

A terminação lógica do espaço econômico da França para Leste, direi *a posteriori* e (convença-se o leitor) sem o mínimo imperialismo retrospectivo, deveria traçar-se de Gênova a Milão, Augsburgo, Nuremberg, Colônia, até Antuérpia e Amsterdam, de maneira a apanhar, a sul, a plataforma giratória da planície lombarda, incluindo, com o São Gotardo, mais uma porta para os Alpes e controlando o chamado "corredor renano", um eixo, um rio de cidades. Pelas mesmas razões que a impediram de tomar a Itália ou os Países Baixos, a França não conse-

guiu, salvo na Alsácia, levar sua fronteira viva até o Reno, isto é, a um feixe de vias tão importantes, ou quase, quanto as rotas do mar. Itália, Reno, Países Baixos foram durante muito tempo uma zona reservada, uma "dorsal" do capitalismo europeu. Não entrava lá quem queria.

Aliás, a leste, o reino só cresceu com dificuldade e lentidão, compondo com as províncias que conseguia incorporar, mantendo uma parte das suas liberdades e privilégios. Assim, ficaram fora das tarifas dos Cinco Grandes Distritos Fiscais de 1664, o Artois, a Flandres, o Lyonnais, o Delfinado, a Provença; mais ainda, inteiramente fora do espaço aduaneiro francês ficaram as chamadas províncias do *estrangeiro efetivo*, a Alsácia, a Lorena, o Franco-Condado. Localizem-se essas províncias no mapa e estarão identificados os espaços da França nº 3. Para a Lorena, o Franco-Condado e a Alsácia é uma liberdade total com relação ao exterior, uma abertura às mercadorias do estrangeiro, a possibilidade, com a ajuda do contrabando, de as fazer penetrar no reino com vantagem.

Se não me engano, uma certa liberdade de ação revela-se característica dessas zonas limítrofes. Seria importante saber melhor como se comportam essas regiões de fronteira entre o reino e o estrangeiro. Pendem para um lado ou para o outro? Quais podem ser, por exemplo, a participação e o papel dos mercadores dos Cantões Suíços no Franco-Condado, na Alsácia e na Lorena, onde, no século XVIII, estão um pouco como em sua casa? Haverá, do Delfinado a Flandres, por exemplo, durante a crise revolucionária de 1793 a 1794, as mesmas atitudes para com o estrangeiro, não forçosamente estimado? E qual é o papel, nesses espaços em que a liberdade é maior do que no reino próximo, das próprias cidades, Nancy, Estrasburgo, Metz ou, mais especialmente, Lille — excelente exemplo, na verdade, uma vez que mais perto dos Países Baixos e bastante perto da Inglaterra e, através desses vizinhos, do mar todo?

Lille levanta todos os problemas da França nº 3. À escala da época, é uma cidade considerável. Terminada a ocupação holandesa (1713), ela se recupera depressa, bem como a região que a rodeia. Segundo os autos das rondas dos coletores de rendas de 1727-1728, seu "poder é tão grande que ela garante a subsistência de mais de cem mil pessoas em seu interior e nas províncias de Flandres e Hainaut, com suas manufaturas e seus negócios"[237]. Em torno e dentro dela, ativa-se toda uma gama de indústrias têxteis, de altos-fornos, de forjas, de fundições; fornece tecidos de luxo e chapas de ferro para as lareiras, tachos e panelas, galões de ouro e de prata, ferragens; chega de tudo, com abundância, das províncias e regiões vizinhas, a manteiga, as reses, o trigo... Tira o máximo proveito das estradas, dos rios, dos canais, adapta-se sem grande custo ao desvio dos tráficos que o governo lhe impõe para oeste e para norte, na direção de Dunquerque e de Calais, em vez de Ypres, Tournay ou do Mons.

Lille é, sobretudo, uma plataforma giratória: recebe tudo de toda parte, da Holanda, da Itália, da Espanha, da França, da Inglaterra, dos Países Baixos espanhóis, dos países do Báltico; pega de uns para vender aos outros, distribuindo, por exemplo, para o norte, vinhos e aguardentes da França. Mas é a seus tráficos com a Espanha e com a América que certamente cabe o primeiro lugar. Quatro ou cinco milhões de mercadorias de Lille (sobretudo flanelas e tecidos) são todos os anos expedidos, quer por conta e risco dos comerciantes da cidade, em "sociedades de

risco", quer sob a responsabilidade de comissários. Os retornos fazem-se menos em mercadorias do que em numerário, três ou quatro milhões de libras todos os anos, calcula-se em 1698[238]. Esse dinheiro, porém, não chega diretamente à "província" de Lille: vai para a Holanda ou para a Inglaterra, onde é negociado mais facilmente e com mais vantagens do que na França, quanto mais não seja em razão do procedimento diferente de ensaio das moedas. Em suma, Lille, tão inserida como qualquer outra cidade na economia francesa, distancia-se dela a mais de meio corpo.

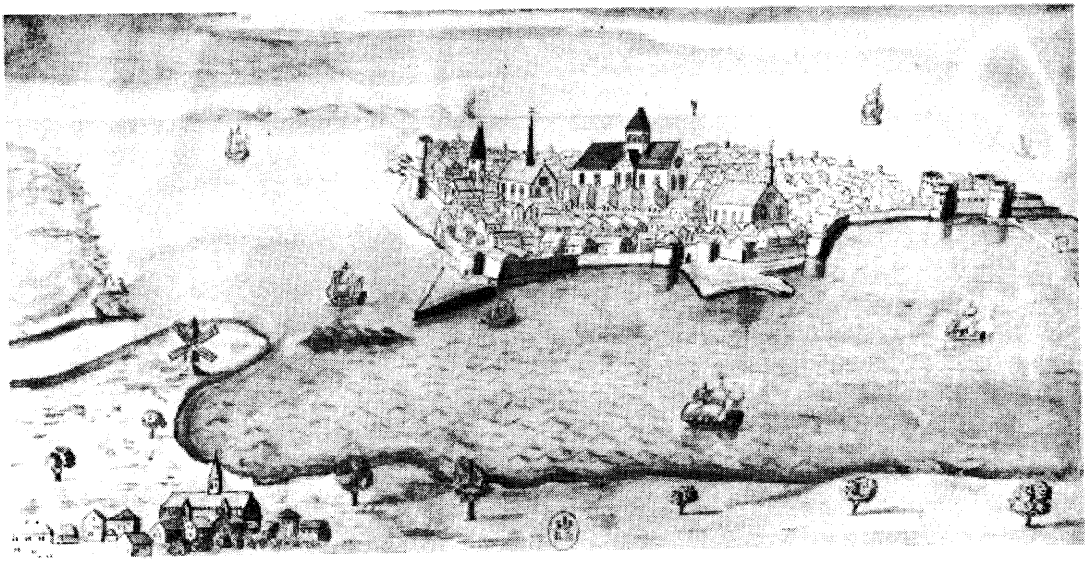
Fornecidas essas explicações, talvez se compreenda melhor tal alinhamento de cidades recuadas, a boa distância da fronteira, como Troyes, Dijon, Langres, Châlons-sur-Marne, Reims: são cidades antigas à margem, que se tornaram cidades do interior e onde o passado fortemente enraizado sobrevive a si próprio, como se a França nº 3, a França que está de frente para leste e para norte, se tivesse formado por camadas sucessivas, como a casca das árvores.

As cidades da "outra França"

Repita-se que as coisas são bem mais claras para as cidades da "outra França", em contato com o mar. Também aí o sucesso está sob o signo da liberdade de agir e de empreender. O certo ó que os tráficos desses portos ativos mergulham na densidade do reino, alimentam-se nele, mas seus interesses escolhem geralmente o largo. Em 1680, que deseja Nantes?[239] Que se proíba o acesso à França aos ingleses, que conseguem ser os "primeiros" a trazer antes dos outros o bacalhau da Terra Nova, graças a pequenos barcos rápidos; não será possível afastá-los, pelo menos com direitos alfandegários altos? E também que se substitua o tabaco inglês que inunda o mercado francês pelo tabaco de São Domingos. E que se retomem dos holandeses, dos hamburgueses os lucros da pesca da baleia que ambos nos tiraram. E assim por diante: é situar-se sempre fora de França.

Na mesma ordem de idéias, Edward C. Fox pergunta, a propósito de Bordeaux: "É atlântica ou francesa?"[240] Paul Butel, por sua vez, não hesita em falar de uma "metrópole atlântica"[241]. Seja como for, pelo que afirma um documento de 1698, "as outras províncias do Reino, tirando talvez uma parte da Bretanha, não consomem nenhum produto da Guijeenne"[242]: o vinho de Bordeaux e das suas terras irá só para a sede e para o bom gosto dos estrangeiros do Norte? Também Bayonne é uma cidade essencialmente atenta às estradas, aos portos e ao metal branco da vizinha Espanha. Seus mercadores judeus do bairro de Saint-Esprit não fogem à regra e, em 1708, são acusados, provavelmente com justiça, de fazerem passar para a Espanha "os piores panos que encontram no Languedoc e nos outros lugares"[243]. Nas duas extremidades do litoral francês, temos Dunquerque, ocupada em contornar as proibições inglesas e metida em tudo, na pesca do bacalhau, no comércio das Antilhas, no tráfico negreiro[244]; e Marselha, a mais curiosa, a mais colorida das cidades litorais do reino, "porto mais barbaresco e levantino do que tipicamente francês", para retomarmos a divertida maldade de André Rémond[245].

Mas, para examinarmos melhor, limitemo-nos a uma cidade, Saint-Malo, sem dúvida das mais significativas. Bem pequena, no entanto, "com a superfície do jar-



Saint-Malo no século XVII (madeira). Paris, Biblioteca Nacional. (Foto Giraudon)

dim das Tulherias"[246]. E, mesmo na época do apogeu, entre 1688 e 1715, os maluínos gostam de se fazer ainda menores do que são. Sua cidade, dizem eles em 1701, "não passa de um rochedo árido sem outra propriedade local além da indústria [dos seus habitantes] que são, por assim dizer, os carreteiros da França", mas carreteiros que deslocam seus 150 navios pelos sete mares do mundo[247]. A acreditarmos neles — e, no fundo, a sua gabolice é quase credível — "foram os primeiros a descobrir a pesca do bacalhau e a conhecer o Brasil e o Novo Mundo, antes de Amaric Vespuce e Capral (*sic*)". Gostam de recordar os privilégios que lhes foram concedidos pelos duques da Bretanha (1230, 1384, 1433, 1473) e pelos reis da França (1587, 1594, 1610, 1644). São todos privilégios que deveriam distingui-los dos outros portos bretões, mas que os "cobradores de impostos", a partir de 1688, conseguiram limitar à custa de mandados e enredos. Por isso "Saint-Malo solicita" — mas não obterá — ser declarada porto franco, como Marselha, Bayonne, Dunquerque e "desde há pouco Sedan".

Evidentemente, os maluínos não estão fora da Bretanha, de onde exportam os têxteis; não estão fora do reino, de onde exportam, nas fragatas que regularmente enviam a Cádiz, as mercadorias mais preciosas e mais fáceis de vender, cetins de Lyon e de Tours, tecidos de ouro e de prata, castores. E. evidentemente, revendem as mercadorias estrangeiras que eles próprios trazem ou que lhes trazem. Mas o eixo central de todo o comércio dos maluínos é a Inglaterra: vão lá buscar tantas e tantas mercadorias que precisam saldá-las em letras de câmbio sobre Londres. A seguir vem a Holanda que, em seus próprios navios, leva-lhes a domicílio tábuas de pinheiro, mastros, cordames, cânhamo, alcatrão. Na Terra Nova, pescam o bacalhau, por eles enviado para a Espanha e para o Mediterrâneo. Freqüentam as Anti-

lhas, onde São Domingos, por um tempo, foi *colônia sua*. Fazem fortuna em Cádiz, que é efetivamente, desde 1650, a porta americana da Espanha; estão lá e ativos já desde antes de 1672[248], traficam em prata e a seguir ganham raízes graças às casas estabelecidas na praça, poderosas, dinâmicas. Por isso, em 1698 e mesmo mais tarde, o problema dos maluínos é não perder, em Cádiz, a partida dos galeões que vão para Cartagena das Índias e partem sem horário previamente fixado; mais ainda, reunir a tempo a "*flota*" que chega à Nova Espanha "necessariamente em 10 ou 15 de julho". Os retornos "americanos" para Saint-Malo só chegam lá, geralmente, "passados 18 meses a dois anos a contar da partida". Em média, chegam até sete milhões de libras em dinheiro, mas há notícia de anos mais frutuosos e há navios de Saint-Malo que regressam do Mediterrâneo e descansam em Cádiz e que trazem "uns 100 000, outros 200 000 piastras". Ainda antes da Guerra da Sucessão da Espanha, "a Companhia do mar do sul chamado Pacífico foi estabelecida por cartas patentes do mês de setembro de 1698"[249]. Donde um desenvolvimento inaudito do contrabando e da exploração direta do metal branco da América. É a mais singular, poder-se-ia dizer a mais sensacional das aventuras dos marinheiros maluínos, e até dos marinheiros franceses, a que tem lugar entre 1701 e os anos de 1720, com as dimensões da história do mundo.

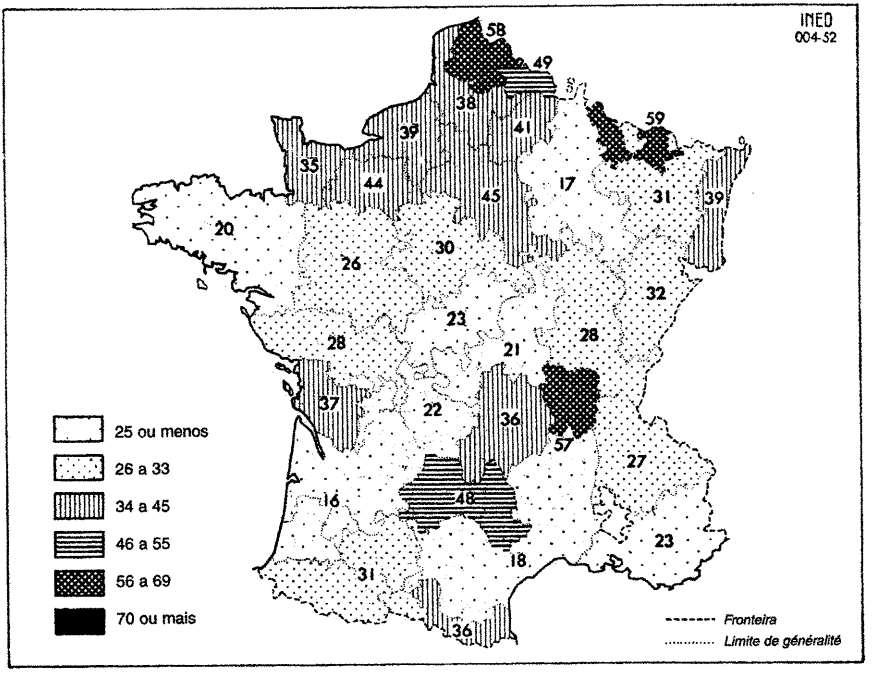
Essa sorte acaba por colocar Saint-Malo, oásis marítimo, unidade à parte, à margem do reino. A abundância de dinheiro dispensa-a até de ser uma praça cambial em ligação com as outras[250]. Aliás, a ligação por estrada entre a cidade e a Bretanha é difícil e pior ainda com a Normandia e com Paris: em 1714, não havia "correio regular [de Saint-Malo] para Pontorson, distante desta cidade 9 léguas"[251] — Pontorson, no Couesnon, o pequeno rio costeiro que, a leste de Saint-Malo, marca a fronteira entre a Bretanha e a Normandia. Daí os atrasos do correio: "A posta só chega pela estrada de Caen às quartas e sábados e pela estrada de Rennes quinta-feira de todas as semanas; assim, por pouco que se atrase o envio das cartas para a posta, faz diferença"[252]. Claro que os maluínos se queixam, mas não têm pressa nenhuma de remediar. Será uma necessidade urgente?

O interior

Assim, de um lado, as margens, uma circunferência; do outro, o interior, uma enorme superfície. De um lado a fineza, a precocidade, uma riqueza *relativa*, cidades brilhantes (Bordeaux no tempo de Tourny é Versalhes mais Antuérpia)[253]; do outro, a rudeza, a pobreza freqüente e, com exceção de Paris, sucesso monstruoso, cidades que vivem na bruma e cuja beleza, por mais evidente que seja, é quase sempre uma herança, um lampejo tradicional.

Mas, antes de irmos mais longe, como não assinalar nosso embaraço diante de tão imenso campo de observação? Dispomos de uma documentação fantástica, com milhares de estudos, mas consagrados, na sua enorme maioria, ao caso particular de uma só província. Ora, o que conta no mercado nacional é evidentemente o jogo das províncias umas com relação às outras. É certo que em 1664 se inicia a "tradição dos inquéritos globais" efetuados ao mesmo tempo em todas as "généralités"[254] do reino. Dispomos assim de panoramas, de cortes "sincrônicos".

Os mais conhecidos são os chamados inquéritos dos intendentes ou do duque da Borgonha, iniciados em 1697, encerrados a custo em 1703, e o do inspetor-geral Orry, conduzido com grande espalhafato, terminado em 1745 no momento da desgraça do seu autor e a seguir posto de lado. De forma que o padre Dainville descobriu, em 1952, um pouco por acaso, um resumo geral devido à pena de um membro, que continua para nós desconhecido, da Academia Francesa[255]. Mas os defeitos dessas visões sincrônicas saltam aos olhos; são sobretudo descritivas, ao passo que desejaríamos contabilizar, passar para números, pelo menos para uma representação cartográfica que tornasse as descrições inteligíveis, o que nem sempe são à primeira leitura. Tentei cartografar grosseiramente o inquérito dos intendentes utilizando para marcar as ligações comerciais entre as diversas circunscrições: um traço de lápis vermelho para os tráficos com o estrangeiro; de lápis azul para as trocas entre elas; de lápis preto para as relações a pequena distância, no interior de uma dada *généralité*. Fiquei com a certeza de que a França, a partir do fim do século XVII, tende a formar uma rede de malhas bastante apertadas, em suma, um mercado nacional. Contudo, o mapa permaneceu no estado de esboço. Para ser válido, exigiria um trabalho de equipe, tanto mais que seria necessário diferenciar as setas conforme os bens trocados. E utilizar outros documentos para tentar ponderá-los, o que equivaleria a comparar os volumes dos comércios interno e externo — proble-



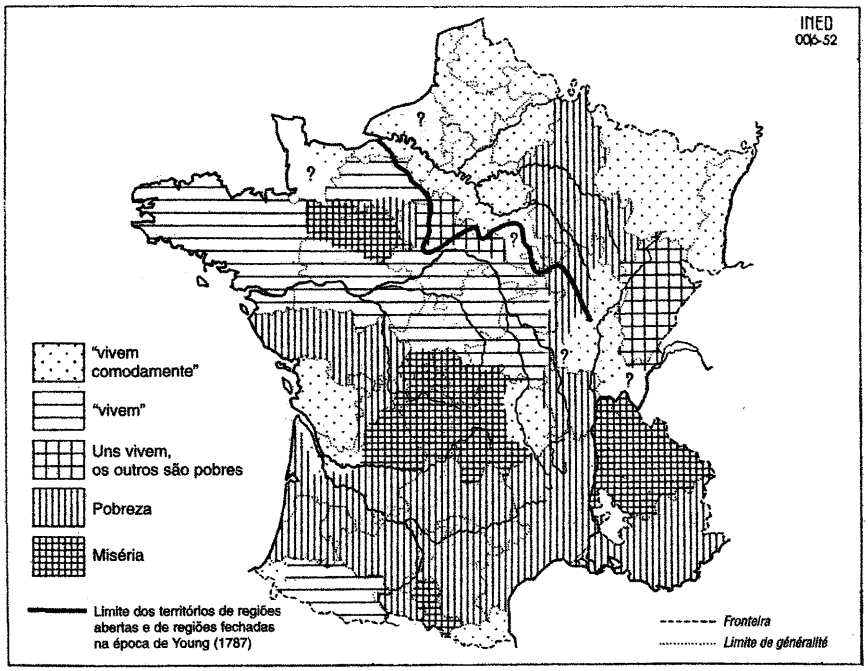
35. DENSIDADE POPULACIONAL EM 1745

Mapa elaborado por François de Dainville (cf. nota 255.)

ma decisivo sobre o qual não temos mais do que afirmações *a priori*, a saber, que o comércio interno é superior ao comércio externo, pelo menos duas ou três vezes.

Outro inconveniente das visões "sincrônicas" de que dispomos é assemelharem-se e repetirem-se demais, na medida em que se situam num espaço cronológico relativamente curto, menos de um século, de 1697 a 1745 e a 1780. Impossível separar o que é realidade estrutural duradoura do que é alteração circunstancial. Gostaríamos de apreender, através do jogo das províncias, um eventual sistema de regularidades profundas; este sistema, se é que há sistema, não está a nosso alcance.

O inquérito do inspetor-geral Orry oferece, porém, algumas chaves úteis. Distingue, com efeito, as províncias segundo as "faculdades dos povos" que vivem nelas. Registra cinco níveis: *vivem comodamente; vivem; uns vivem, outros são pobres; são pobres; são miseráveis*. Se estabelecermos um limite entre o escalão 3 (*uns vivem, outros são pobres*) e os escalões 4 e 5 (*pobreza, miséria*), ficamos com uma linha divisória entre regiões pobres e regiões relativamente ricas. Essa linha distingue, de modo geral, um Norte privilegiado e um Sul desfavorecido, mas, por um lado, tanto no Norte como no Sul há exceções que confirmam a regra: no Norte, a Champagne pouco povoada (17 habitantes por km²) é pobre, a *généralité* de Alençon inscreve-se numa zona de franca miséria; no Sul, a *généralité* de La Rochelle é de "comodidade", bem como a região de Bordeaux; o mesmo quanto ao



36. "AS CONDIÇÕES DOS POVOS" NO SÉCULO XVII

A mesma fonte. Para o comentário, reporte-se o leitor ao texto acima.
(Population, *1952, nº 1, pp. 58-59.)*

Roussillon. Por outro lado, a fronteira geográfica entre Norte e Sul não corresponde, como seria de se esperar, às regiões do escalão 3, intermediárias entre riqueza e pobreza. Esta zona de fronteira apresenta-se, de oeste para leste, como uma faixa de territórios primeiro "pobres" na costa atlântica do Poitou, depois "miseráveis" nas *généralités* de Limoges e de Riom (se bem que, nesta última, o Baixo Auvergne seja uma zona de bem-estar) e ainda pobres e miseráveis no Lyonnais e no Delfinado, e depois na Savóia, ainda não francesa. Essas regiões, no mais compacto interior da França, são por excelência as zonas subdesenvolvidas do espaço francês, aliás, freqüentemente terras de emigração, como o Limousin, o Auvergne, o Delfinado, a Savóia. Todavia, a emigração, com seus habituais retornos de dinheiro, melhora as vidas locais (o Alto Auvergne, embora "miserável", talvez não tenha mais privações do que a Limagne, que é "cômoda").

Outro eixo de pobreza interna desenha-se de sul para norte, do Languedoc pobre até a Champagne igualmente pobre. Haveria aí uma sobrevivência (tenho minhas dúvidas) do eixo norte-sul que marcava a fronteira, no século XVI, entre uma França continental e uma França oceânica? Seja como for, o inquérito de Orry mostra que a situação diferencial do território francês era bem mais complicada do que de antemão se supunha.

É o que repetem os mapas desenhados por André Rémond[256], que, para os anos em torno de 1780, fornecem três séries de indicadores: os rendimentos cerealíferos, os preços do trigo, a tensão fiscal. Dá-nos a liberdade de juntar os dados de uma demografia de validade geral. Esses mapas, resultado de um trabalho prodigioso, são infelizmente de difícil interpretação, quando se procuram combinar os indicadores. Assim, a Bretanha parece manter seu equilíbrio muito modesto porque a fiscalidade não a esmaga demais (é um privilégio das regiões do Estado) e a exportação dos grãos, sobretudo, explica seus altos preços dos cereais, muitas vezes objeto de lucros quando as circunstâncias o favorecem, como em 1709[257]. A Borgonha, que conhece rendimentos elevados, beneficia-se de uma fiscalidade moderada e da exportação freqüente de trigo, pelo Saône e pelo Ródano: também aí os preços elevados do trigo podem ser favoráveis. Pelo contrário, no Poitou, no Limousin, no Delfinado, a miséria coincide simplesmente com fracos rendimentos e preços altos.

O confronto com os números da população e da densidade do povoamento não permite ir mais longe. Seria necessário admitir, com Ernst Wagemann, que as taxas de densidade são testemunhos da atividade econômica geral. Gostaríamos já agora de arriscar a comprovação do valor de um limiar, 30 habitantes por km^2: o que se situasse acima seria *a priori* desfavorável, e abaixo favorável. Na França meridional, quase tudo se enquadraria nesse critério, mas, em 1745, a *généralité* de Montauban, com uma densidade de 48, viria contradizê-lo.

Haveria outro caminho? Sim, mas complicado. A cartografia de André Rémond permite reconstituir, por média anual, a produção de trigo e o preço dessa produção por *généralité*: a partir do *vigésimo*[258], indicador do rendimento da terra, poder-se-ia calcular este último, pelo menos (como a proporção teórica de 1 a 20 nunca é atingida) obter uma ordem de grandeza. A seguir, fazer a soma desses rendimentos *fundiários* e ver sua proporção relativamente ao PNB da França; dispor assim de um coeficiente que, aplicado ao rendimento fundiário de uma *généralité*,

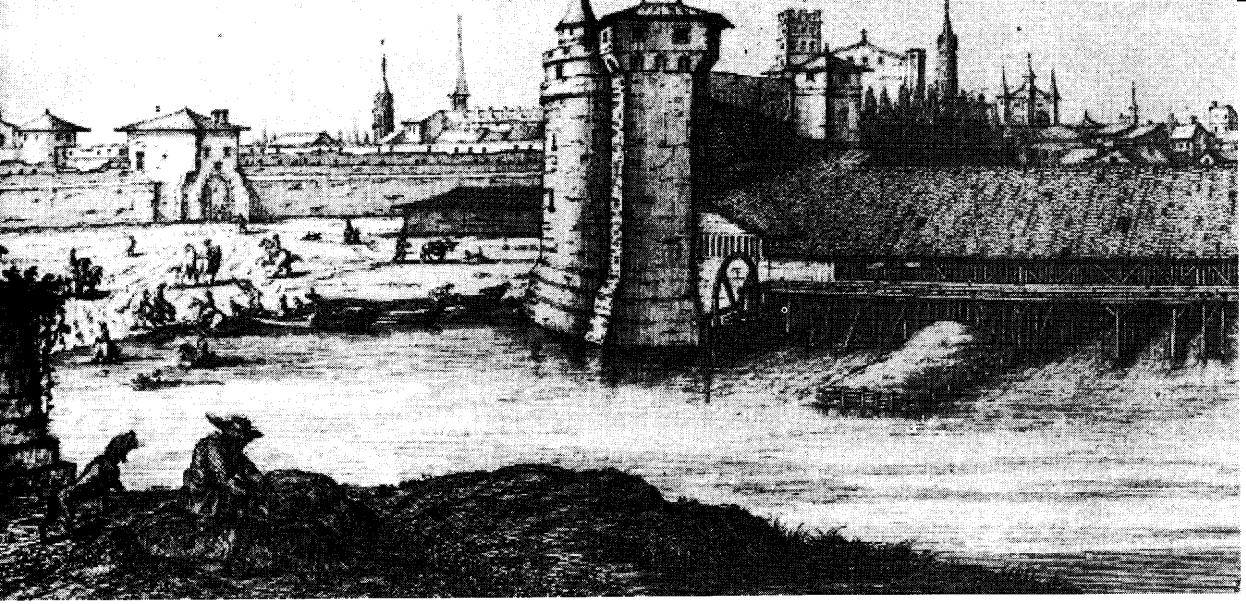
daria o total do seu produto bruto e o seu rendimento *per capita*, que, no caso, seria o dado mais significativo. Passaríamos portanto a dispor de uma série de rendimentos *per capita* provinciais, que permitiriam avaliar com conhecimento de causa a riqueza diferencial da França. Só André Rémond seria capaz de realizar bem, com a prudência e a ousadia convenientes, uma tarefa dessa ordem. Infelizmente não o fez, ou pelo menos ainda não publicou os seus trabalhos. Assim, não é exagero pretender que a França do *Ancien Régime* ainda está por ser descoberta em suas realidades e relações internas. O livro recente de Jean-Claude Perrot reúne, do ano IV ao ano XII (1796-1804) — *L'Age d'or de la statistique régionale française* —, o catálogo impressionante das fontes impressas a nosso dispor, desta vez já não por *généralités*, mas por departamentos[259]. É toda uma investigação a ser retomada e o investimento vale a pena. Mas seria também necessário escapar aos sortilégios numéricos do século XVIII e ir para séculos anteriores, recuando o mais possível. E, enfim, no outro sentido, não seria primordial verificar, no século XIX, se o sistema de inter-relações francês, ao evoluir, não deixou subsistir os mesmos desequilíbrios estruturais?

O interior conquistado pela periferia

O interior pertence, de modo geral — as exceções confirmam a regra —, a uma segunda categoria da vida francesa, como demonstram sem rodeios as conquistas que as cidades de periferia realizam nesse espaço "neutro", quero dizer, pouco capaz de resistir. Elas organizam as saídas, controlam as entradas. Dominam, comem por dentro uma França eminentemente maleável. Por exemplo, Bordeaux anexa o Périgord[260]. Mas há exemplos melhores.

Numa obra recente[261], Georges Frêche coloca bem o nosso problema. A região do Midi pirenaico, centrada no século XVIII em Toulouse, é um grande pedaço da França interior, "prisioneira das terras", a despeito do curso do Garona, do precioso canal do Midi e de tantas estradas utilizáveis. Tanto quanto a continentalidade, o que atua é a tripla atração de Lyon, Bordeaux e Marselha; as regiões ao redor de Toulouse e a própria Toulouse acham-se "satelizadas". Desse ponto de vista, o mapa dos tráficos do trigo dispensa comentários. Se acrescentarmos a atração de Lyon pelas sedas, o triângulo em que se inscreve o destino de Toulouse fica traçado. Por isso nem o trigo nem a seda — e no século XVI nem sequer o pastel — libertaram Toulouse, historicamente condenada à posição secundária em que imergiu. George Frêche fala, no seu modo característico, de "comércio dependente" e de "rede mercantil sob tutela". Mesmo o tráfico do trigo escapa aos mercadores locais, em benefício de comissários a serviço dos negociantes de Bordeaux ou de Marselha[262].

A partir das cidades-chave, isto é, os portos e as praças continentais à margem do território, a França fragmenta-se em zonas dependentes, fusos, setores que desembocam por mediação urbana na economia européia, que marca o compasso. E é nessa óptica que o diálogo das Franças mercantis e das Franças territoriais se pode apreender na sua verdade. Se a sociedade mercantil, a despeito dessas vantagens,



Em Toulouse, a Torre e os moinhos de Bazacle. Gravura do século XVII. (Foto C.A.P. Roger-Viollet)

não triunfa na França sobre a sociedade territorial, é ao mesmo tempo porque esta última é de uma densidade imponente e porque raramente se consegue mobilizá-la em profundidade. Mas é também porque a França não ocupa, na ordem internacional, a posição que coube a Amsterdam, depois a Londres, e porque lhe falta o vigor da primeira linha para animar e arrastar economias regionais que, por si sós, nem sempre procuram a expansão a todo o custo.

A PREEMINÊNCIA MERCANTIL DA INGLATERRA

A questão de saber como a Inglaterra se tornou um *mercado nacional* coerente é imporante, uma vez que acarreta imediatamente outra questão: no interior da economia ampliada da Europa, como o mercado nacional inglês, por seu peso e pelas circunstâncias, impôs sua preeminência?

Essa preeminência lentamente edificada já se anuncia desde o tratado de Utrecht (1713); já é evidente em 1763, no fim da Guerra dos Sete Anos e, indiscutivelmente, foi obtida logo em seguida ao tratado de Versalhes (1783), embora a Inglaterra passasse por potência vencida (o que, aliás, é arquifalso), mas estivesse seguramente, uma vez eliminada a Holanda, no próprio centro da economia mundial.

Essa primeira vitória determinou a segunda — a revolução industrial próxima — mas está profundamente mergulhada no passado inglês, de forma que me pareceu lógico dissociar a preeminência mercantil da preeminência industrial que se seguiu e que abordaremos isoladamente num próximo capítulo.

Como a Inglaterra se tornou uma ilha

Entre 1453 e 1558, entre o fim da Guerra dos Cem Anos e a retomada de Calais por Francisco de Guise, a Inglaterra, sem ter consciência disso na época, tornou-se uma ilha (perdoem-me a expressão), isto é, um espaço autônomo, distinto do continente. Até esse período decisivo, a despeito da Mancha, a despeito do mar do Norte, a despeito do estreito de Calais, a Inglaterra estava corporalmente ligada à França, aos Países Baixos, à Europa. Seu longo conflito com a França, durante a Guerra dos Cem Anos (na verdade a segunda Guerra dos Cem Anos, sendo a primeira a dos Plantagenetas contra os Capetos) "desenrolou-se", na justa palavra de Philippe de Vries, "num plano mais ou menos provincial"[263]. Isso equivale a dizer que a Inglaterra se comportou como uma das províncias (ou como um grupo de províncias) do espaço anglo-francês que, na sua totalidade ou quase totalidade, era o que estava em jogo na interminável luta. Durante muito tempo, durante mais de um século, a Inglaterra se misturou, se dissolveu na imensidão do campo operacional que era a França, esta lentamente se desvencilhando daquela.

Nesse jogo, a Inglaterra tarda a ser ela própria; envolve-se no pecado, quero dizer, no perigo do gigantismo. Até o momento em que, posta fora da França, vê-se de novo em casa. O fato de, a seguir, Henrique VIII fracassar nas suas tentativas de a reinserir no espaço europeu foi para ela provavelmente uma nova oportunidade. Thomas Cromwell, seu ministro, alertou o rei para os custos inauditos de uma guerra fora de casa e o discurso que se atribui a ele na Câmara dos Comuns (1523)[264] é a vários títulos significativo: a guerra, afirma, custará tanto quanto a totalidade da massa monetária em circulação no reino; "ela nos obrigaria, como já nos obrigou uma vez, a cunhar couro à guisa de moeda. Por mim, contentar-me-ia com isso.

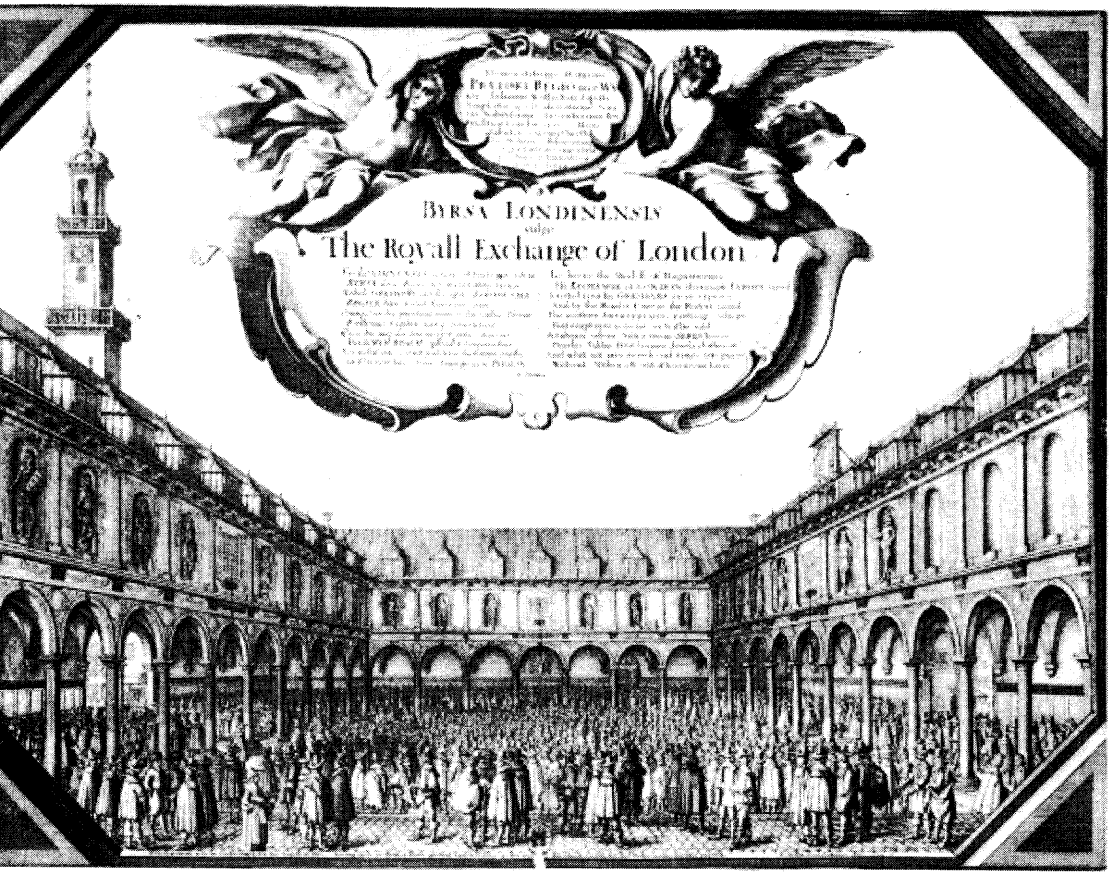
Mas, se o rei fosse guerrear em pessoa e caísse, que Deus não o queira, nas mãos do inimigo, como pagar o seu resgate? Se os franceses só querem ouro pelos seus vinhos [...], aceitariam eles couro em troca do nosso Príncipe?" Henrique VIII, porém, tenta a aventura, em que acaba por fracassar. Mas, mais tarde, Elizabeth só em palavras se empenha em retomar Calais, que Maria Tudor tinha perdido e que os franceses haviam prometido restituir, sem sinceridade, no tratado de Cateau-Cambrésis (1559). Por um momento, mas por um momento apenas, ela teve Le Havre, que lhe foi retomado em 1562.

A sorte, então, está lançada. A Mancha, o estreito de Calais, o mar do Norte tornaram-se um fosso, uma "avenida flutuante" protetora. Em 1740, diz doutamente da Inglaterra um francês: "Uma ilha parece ser feita para o comércio e os seus habitantes devem pensar mais em defender-se do que em estender suas conquistas ao continente. Teriam grande dificuldade em conservá-las, por causa da distância e dos azares do mar"[265]. Mas a regra também vale para os europeus do continente relativamente à ilha. Quando, de volta para casa, Arthur Young atravessa o estreito de Calais, em maio de 1787, congratula-se por a passagem "separar tão felizmente para ela a Inglaterra do resto do Mundo"[266]. É uma vantagem real mas que durante muito tempo não fora vista como tal.

No princípio dos Tempos Modernos, o fato de terem sido, de algum modo, repelidos para a sua terra valorizou, para os ingleses, as tarefas internas, a exploração do solo, das florestas, das landes, dos pântanos. Mostraram-se então mais atentos às perigosas fronteiras da Escócia, à proximidade inquietante da Irlanda, às preocupações inspiradas pelo País de Gales, que, no início do século XV, recuperara uma independência temporária, com a rebelião de Owen Glendower e que, voltando à ordem, nem por isso ficava menos *"unabsorbed"*[267]. Enfim, a Inglaterra ganhou com sua pseudoderrota ter sido reduzida a proporções modestas que, depois haveriam de ser muito mais favoráveis à formação rápida de um mercado nacional.

Ao mesmo tempo, a ruptura com o continente é reforçada, em 1529-1533, por uma ruptura com Roma, que agrava mais a "distanciação" do espaço inglês. A Reforma, como disse com razão Namier, é também a linguagem do nacionalismo. A Inglaterra adota-a bruscamente, depois lança-se, ou é lançada, numa aventura de múltiplas conseqüências: o rei torna-se chefe da Igreja anglicana, é papa no seu reino; o confisco e a venda das terras da Igreja relançam a economia inglesa; e o que a relança mais ainda é o fato de as Ilhas Britânicas, durante muito tempo situadas no fim do mundo, no extremo da Europa, tornarem-se, depois dos Grandes Descobrimentos, um ponto de partida para os novos mundos. Certamente a Inglaterra não se separou do velho pontão europeu deliberadamente, com a intenção de se abrir para o mundo, mas o resultado foi realmente esse. Acrescenta-se a isso uma recordação do passado, garantia suplementar de separação e de autonomia: uma hostilidade com relação à Europa demasiado próxima e que não sai do pensamento. Sully[268], vindo de Londres como embaixador extraordinário de Henrique IV, em 1603, observa: "É certo que os ingleses nos odeiam e com um ódio tão forte e tão geral, que somos tentados a contá-lo como uma das disposições naturais desse povo".

Mas os sentimentos não se criam sem causa e as culpas, se as há, são sempre partilhadas. A Inglaterra ainda não está no "esplêndido" isolamento; sente-se, quando não assediada, o que seria exagero, pelo menos ameaçada por uma Europa



A Bolsa de Londres em 1644. Gravura de W. Hallar. (B.N., Gabinete das gravuras)

inamistosa, por uma França politicamente perigosa, por uma Espanha que em breve desfruta de demasiadas vantagens, por Antuérpia e pelos seus mercadores dominantes, mais tarde por Amsterdam, invejada e detestada porque triunfante... Chegaremos ao ponto de dizer que a ilha tem complexos de inferioridade? Ela os teria, tanto mais logicamente quanto sua "industrialização" têxtil no fim do século XV e no século XVI, a passagem da lã bruta ao tecido, incorporou-a mais ainda do que antes nos circuitos mercantis da Europa; a área comercial inglesa ampliou-se; sua navegação abre-se para o mundo e o mundo repercute-se no país. Um mundo em que ela vê perigos, ameaças e até "*complots*". Para os contemporâneos de Gresham, por exemplo, mercadores italianos e mercadores de Antuérpia entendem-se para fazer baixar à sua vontade a cotação da libra esterlina e obter a mais baixo preço o trabalho dos tecelões ingleses. A Inglaterra reage vigorosamente contra essas ameaças, que nem sempre são imaginárias, mas muitas vezes exageradas. Os mercadores banqueiros italianos são eliminados no século XVI; os hanseáticos, privados de seus privilégios em 1556 e despojados do Stahlhof em 1595; em 1566-1568, é con-

tra Antuérpia que Gresham funda o que virá a ser o Royal Exchange; e as *Stocks Companies* são, na realidade, lançadas contra os espanhóis e os portugueses; contra a Holanda, promulga-se o Ato de Navegação, em 1651; contra a França, é feita a política colonial acirrada do século XVIII... A Inglaterra é, portanto, um país sob tensão, atento, agressivo, que pretende ditar as leis e as medidas em sua casa e mesmo fora dela, à medida que sua posição se reforça. Em 1749, um francês moderadamente maledicente ironizava: "Os ingleses vêem suas pretensões como Direitos e os Diretos dos seus vizinhos como Usurpações"[269].

A libra esterlina

Se fosse preciso, a história da libra esterlina serviria para demonstrar que na Inglaterra, segundo a voz corrente, nada se passa como nos outros lugares. Com efeito, aqui temos uma *moeda de conta* como muitas outras. Ora, enquanto estas não param de variar, manipuladas pelo Estado, desarranjadas pelas conjunturas hostis, a libra esterlina, estabilizada em 1560-1561 pela rainha Elizabeth, não varia mais e conserva seu valor intrínseco até 1920, ou mesmo até 1931[270]. Há nisso algo de miraculoso, de pouco explicável à primeira vista. Equivalente a quatro onças de prata pura ou, se quisermos, a meio marco de prata[271], a libra esterlina, no quadro das moedas européias, traça, durante dois ou três séculos, uma espantosa linha reta. Estará ela fora da história, ou até não terá história, como os povos felizes? Por certo não, uma vez que a trajetória começa, no tempo de Elizabeth, em circunstâncias difíceis e confusas e se mantém através de toda uma série de crises que poderiam muito bem tê-la feito mudar de rumo, em 1621, em 1695, em 1774, até mesmo em 1797. Esses conhecidos episódios foram estudados detalhadamente, explicados com inteligência. Mas o verdadeiro problema, o problema impossível é compreender todo o conjunto, a soma desses incidentes ou desses sucessos, essa história que segue imperturbavelmente seu caminho e cujos intermédios compreendemos, um após o outro, mas bem menos o que os liga. Irritante problema, absurdo romance, uma vez que, de capítulo em capítulo, não nos desvenda seu segredo, e deve haver, há forçosamente, um segredo, uma explicação.

Não precisamos demonstrar até que ponto o problema é importante: a fixidez da libra foi um elemento crucial para a grandeza da Inglaterra. Sem fixidez da medida monetária não há crédito fácil, não há segurança para quem empresta seu dinheiro ao príncipe, não há grandeza, não há superioridade financeira. Aliás, as grandes feiras de Lyon e de Besançon-Piacenza tinham criado, para salvaguardar suas transações, moedas fictícias e estáveis para seu uso, respectivamente o *écu ao soleil* e o *écu de marc*. Também o Banco de Rialto, constituído em 1585, o Banco de Amsterdam, aberto em 1609, impuseram um e outro uma moeda do banco, cotada acima das moedas correntes, tão variáveis: o *ágio* da moeda bancária, relativamente às moedas comuns, é uma garantia de segurança. O Banco da Inglaterra, constituído em 1694, não terá necessidade de tal garantia: sua moeda de conta comum, a libra esterlina, dá-lhe a segurança do seu valor fixo. Tudo isso está fora de discussão, mas importa extrair daí as conseqüências. Jean-Gabriel Thomas, um

banqueiro seduzido pela história, referindo-se à sensatez inglesa, afirma numa obra recente (1977)[272] que o fracasso do Sistema de Law teve uma causa importante de que geralmente não se fala, as desvalorizações intempestivas da libra tornesa, moeda de conta: era impedir os jogos normais do crédito, minar a confiança, matar a galinha dos ovos de ouro.

Voltando à história da libra esterlina, não vamos acreditar numa única explicação, mas numa série, numa sucessão de explicações: não numa teoria de conjunto orientadora de uma política clara, mas numa série de soluções pragmáticas adotadas para resolver um problema de momento e que regularmente, a longo prazo, revelam ser a solução mais sábia.

Em 1560-1561, Elizabeth e seus conselheiros, tendo à frente o grande Thomas Gresham, propunham-se remediar as inverossímeis desordens resultantes do *Great Debasement*[273], a fenomenal inflação dos anos 1543-1551. Durante esses anos difíceis, o valor das moedas de prata em circulação (*shilling* e *penny*) baixara desmedidamente. De 11 onças e 2 dwt[274] de prata para 12 onças de metal monetário (isto é, 37/40 de prata pura) tinha passado para 10 onças em 1543 e, com as sucessivas desvalorizações, para apenas 3 onças em 1551, isto é, um quarto de metal fino e três quartos de liga. A reforma elisabetana foi a volta ao antigo valor das moedas, o "*ancient right standard*", 11 onças e 2 dwt de metal fino para 12 onças. Impunha-se uma reforma urgente: a desordem atingira um ponto extremo, as moedas em circulação eram de peso, de valor diferentes, muitas vezes aparadas, continuando seu valor, porém, a ser o mesmo; era, diríamos nós, *assignats* metálicos, simples moedas fiduciárias. Os preços tinham duplicado ou triplicado em alguns anos e o câmbio inglês sobre Antuérpia tinha-se deteriorado — duas calamidades que se acrescentavam, pois a Inglaterra, grande exportadora de panos, era um navio mercante ancorado à Europa; toda a sua vida econômica dependia da amarração, da cotação do câmbio na praça decisiva do Escaut. O câmbio da libra era como o motor, o *governor* das relações inglesas com o exterior. Ora, mesmo um observador tão lúcido como Thomas Gresham estava persuadido de que os cambistas italianos de Londres e de Antuérpia manipulavam as cotações à sua vontade e, mediante essas manipulações, apropriavam-se com vantagem do trabalho dos ingleses. Há, nesta maneira de ver que ignora as ligações entre câmbio e balança comercial, uma parte de verdade e uma parte de ilusão. Uma parte de ilusão: o câmbio não é o diálogo entre duas praças (neste caso, Londres e Antuérpia), mas o concerto de todas as praças européias; é uma espécie de realidade circular, o que a prática italiana há muito reconhecera. Nessas condições, o cambista não é senhor dos movimentos do câmbio, mas tira proveito das suas variações, especula sobre elas, pelo menos quando tem meios para isso e quando conhece seu manejo. Os italianos preenchiam maravilhosamente essas duas condições e, quanto a esse aspecto, Grasham não deixava de ter razão em temê-los.

Seja como for, ao fixar o valor intrínseco da libra a um nível evidentemente alto e ao recunhar toda a moeda de prata em circulação, o governo de Londres esperava dois resultados: 1) que melhorasse o câmbio sobre Antuérpia; 2) que os preços internos baixassem. Dessas duas esperanças, só a primeira não foi frustrada[275]. A população inglesa, que tinha pago o preço da operação (o governo comprara as

moedas para recunhar muito abaixo da sua cotação oficial), não foi recompensada com uma queda dos preços[276].

A princípio, a reforma elisabetana não é, portanto, compensadora; pesa mesmo como uma canga, pois a quantidade de moeda boa cunhada a partir da má já não bastava para uma circulação normal. Decerto foi salva um pouco mais tarde pelo afluxo de metal branco da América que, a partir dos anos 1560, se espalhou por toda a Europa[277]. Essas chegadas do Novo Mundo explicam também o sucesso da estabilização, em 1577, da libra tornesa, a moeda de conta francesa, ligada ao ouro: um escudo de ouro é então declarado equivalente a três libras e as contabilidades mercantis passam a ser feitas em escudos. Com efeito, foram os mercadores de Lyon, nacionais e estrangeiros, que impuseram a Henrique III essa estabilização que convinha aos seus negócios. Não devemos atribuir grande mérito pela operação ao próprio Henrique III. Tanto no caso francês como no caso inglês, tudo se manteve, decerto, graças às minas da Nova Espanha ou do Peru. Mas o que uma conjuntura traz, outra leva: em 1601, a estabilização francesa rompe-se, a libra tornesa separa-se do ouro. Na Inglaterra, pelo contrário, o sistema elisabetano mantém-se. Caberá o mérito à expansão mercantil da ilha, a uma conjuntura favorável apenas à Europa do Norte? Evidentemente, seria ir longe demais. Mas não está a Inglaterra inserida no mundo, da maneira como ela entende inserir-se, e ao mesmo tempo entrincheirada na sua insularidade, numa defensiva à espreita? A França, pelo contrário, aberta à Europa, é o lugar onde se repercutem as ações dos seus vizinhos, o lugar geométrico de todas as circulações monetárias; está na dependência das oscilações de preço dos metais preciosos no "mercado", e essas oscilações abalam as cotações mesmo à porta das Casas da Moeda.

Em 1621[278], a estabilidade da libra é novamente colocada em questão, mas o incidente é airosamente ultrapassado. Os fabricantes de tecidos ingleses, atingidos pela quebra das vendas, queriam uma desvalorização da libra que restringisse seus custos à produção e reforçasse sua competividade no exterior. Terá sido Thomas Mun quem, então, salvou a estabilidade, verdadeira idéia fixa da opinião pública inglesa, lembrança, provavelmente, das provações do *Great Debasement*? Claro que não se trata de pôr em dúvida a inteligência de Thomas Mun, que será o primeiro, na Inglaterra, a perceber a ligação evidente entre câmbio e balança comercial e que, na direção da ainda jovem *East India Company*, adquiriu uma vasta experiência comercial. Mas um homem, por mais perspicaz e brilhante que seja, pode ser o único responsável por um processo monetário que implica toda a economia inglesa e mesmo a conjuntura européia? Os argumentos de Mun talvez não tivessem triunfado durante muito tempo sem o acordo que, em 1630, ligará a Inglaterra à Espanha (de novo em guerra com as Províncias Unidas, desde 1621) e que reservará aos navios ingleses o transporte da prata destinada ao abastecimento financeiro dos Países Baixos espanhóis. Estranha aliança, por certo, que os historiadores (a exceção confirma a regra)[279] geralmente não levam em conta. O metal branco desembarcado na Inglaterra é amoedado na Torre de Londres, depois reexpedido (não na sua totalidade) para os Países Baixos. É uma pechincha. Todavia, a corrente benéfica, pelo menos sob essa forma, acaba-se em 1642, ou em 1648. E, no entanto, por razões que desta vez nos escapam, a despeito das violentas perturbações da guerra civil, a libra

esterlina continua seu caminho em linha reta. E mesmo em condições que parecem bastante extraordinárias.

Com efeito, ao longo de toda essa difícil segunda metade do século XVII, a circulação monetária na Inglaterra só lida com moedas de prata velhíssimas, gastas, aparadas, extremamente alteradas, pois sua perda de peso chega a 50%. A despeito da ironia intermitente dos panfletários, ninguém se preocupa muito seriamente com isso, a tal ponto que as moedas boas gozam de um *ágio* favorável muito pequeno: o guinéu de ouro vale 22 xelins em vez dos 20 da tarifa oficial. Portanto, nem tudo vai tão mal! Na verdade, com a crescente difusão dos títulos dos ourives (que já são um papel-moeda, se bem que de ouro privado) e sobretudo com a fixidez tranqüilizadora da moeda de conta, essas moedas leves de prata tornaram-se uma verdadeira moeda fiduciária, como em outros lugares da Europa tantas moedas de cobre. E todos se adaptam a isso.

Até o momento em que, em 1694, sobrevém uma brusca e violenta crise de confiança que rompe de repente essa tranqüilidade e essa espantosa tolerância[280]. A Inglaterra acaba de passar por uma série de más colheitas; instala-se nela uma daquelas crises tipicamente de *Ancien Régime*, cujo turbilhão atinge o setor "industrial". Além disso, a guerra travada contra a França desde 1689 obriga o governo a grandes pagamentos externos e, portanto, a exportações de dinheiro. As melhores moedas de prata e de ouro saem do reino. O clima de crise, a escassez das moedas acarretam (mais ainda em Londres do que na província) uma fuga sistemática diante da moeda ruim e um amplo reflexo de entesouramento. O guinéu de ouro[281] bate todos os recordes de alta: de 22 xelins passa para 30, em junho de 1695 (isto é, 50% acima da sua cotação oficial de 20). Sobem igualmente os preços do ouro e da prata e o desmoronamento da libra na praça de Amsterdam resume, por si só, uma situação que, com a brusca multiplicação dos panfletos, se torna dramática e enlouquece a opinião pública. Moedas, notas (as dos ourives e as do Banco da Inglaterra, que acaba de ser criado, em 1694) têm desvalorizações consideráveis e, para obter dinheiro, é preciso pagar bônus de 12%, 19% e até de 40%. Os empréstimos fazem-se, quando se fazem, a taxas usurárias; as letras de câmbio circulam dificilmente, ou não circulam. A crise invade tudo. Escreve uma testemunha: "Há numa só rua de Londres, chamada Long Lane, 26 casas para alugar. [...] E até no bairro de Cheapside há presentemente treze casas e lojas fechadas para alugar, coisa tanto mais extraordinária quanto não há memória de já se ter encontrado vazia uma quarta parte desse número de casas em Cheapside"[282]. Em 1696, "a desordem é tão grande, por falta de moeda, que vários homens qualificados deixaram Londres, não podendo viver, embora ricos, com seis ou sete mil libras esterlinas de rendimento, porque não se pode tirar dinheiro das províncias"[283].

Os panfletários se esbaldam, discutem infinitamente as verdadeiras razões da situação e as maneiras de remediá-la. Mas os polemistas estão de acordo num ponto: é preciso sanear a circulação monetária, refundir as moedas de prata. Irá a nova moeda ser cunhada do mesmo modo como foi a de Elizabeth? Ou submetida a prévia desvalorização? Outra questão inquietante: quem pagará os enormes custos da operação, muito pesados no primeiro caso, menores, evidentemente, no segundo? Se o secretário do Tesouro, William Lowndes[284], é partidário de uma desvalorização de 20% é porque, entre outras razões, ele defende as finanças do Estado. O mais fa-

moso dos seus adversários, John Locke, médico, filósofo e economista, defende contra ventos e marés a imutabilidade da libra, que deve manter-se como "unidade fundamental invariável"[285]. Talvez defenda, tanto como uma política saudável, os direitos dos proprietários, a validade dos contratos, a intangibilidade dos capitais emprestados ao Estado, em suma, a exígua sociedade dominante. Mas por que prevaleceu a opinião de John Locke sobre a do secretário do Tesouro?

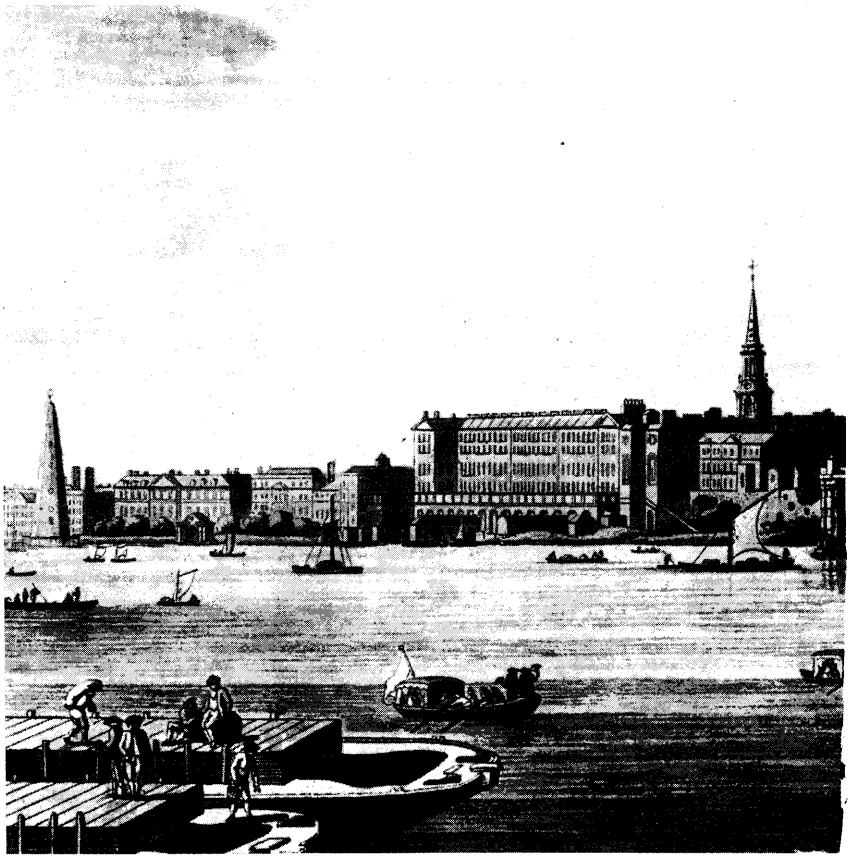
Decerto é preciso pensar que o governo do ex-Guilherme de Orange, que se tornou rei da Inglaterra, às voltas com graves dificuldades financeiras, acabava de se comprometer com uma política de empréstimos e de endividamento *a longo prazo*, uma política insólita para a Inglaterra e que suscitava a desconfiança e as críticas da maioria dos ingleses. Tanto mais que o novo rei é holandês e que, entre os credores do Estado, encontram-se prestadores de Amsterdam que começaram a investir nas ações e nos fundos públicos do reino. O Estado necessitava de um crédito indiscutível e indiscutido para prosseguir uma política ainda pouco popular de grandes empréstimos, para não criar dificuldades ao novo banco cujos fundos, reunidos com dificuldade, tinham sido emprestados ao Estado. É provavelmente a melhor explicação para a decisão do governo de recusar a desvalorização e de se alinhar, a despeito das dificuldades, com a dispendiosa solução preconizada por John Locke e aprovada a toda pressa pelos Comuns e pelos Lordes em janeiro de 1696. Todos os custos da enorme operação de refundição (7 milhões de libras) ficaram a cargo do Estado, já debilitado pela guerra. Mas o objetivo foi atingido: como sinal de uma recuperação do crédito, a cotação da libra voltou a subir em Amsterdam, os preços começaram comportadamente a regredir na Inglaterra e os fundos ingleses rapidamente iriam multiplicar-se nos mercados de Londres e de Amsterdam.

Assim que o problema foi resolvido, uma nova tensão se definia, anunciando a futura adoção do padrão ouro, que tanto demorou oficialmente, imposta pela obstinação dos fatos, não pela reflexão consciente[286]. Com efeito, a prata terá se defendido por muito tempo. Com advogados como John Locke, para quem o padrão ouro era indiscutivelmente o mais cômodo, o mais adaptado à vida das trocas. "*Let Gold, as others commodities, find its own Rate*", dizia ele[287]. Não foi exatamente isso o que se fez, uma vez que o guinéu (cuja cotação dependia pura e simplesmente da decisão do rei) foi autoritariamente fixada à taxa de 22 xelins de prata, que eram na realidade seu preço "libra" no mercado, mas antes da crise. Ora, tratava-se agora de 22 xelins de moeda boa, de forma que a razão ouro/prata se estabeleceu em 1 para 15,9 e o ouro viu-se assim supervalorizado: a razão, na Holanda, era na verdade apenas de 1 para 15. O metal amarelo afluiu portanto à Inglaterra para aí se valorizar e as moedas de prata novinhas seguiram o caminho inverso. Com uma nova intervenção de John Locke, o guinéu voltou a 21 xelins e 6 dinheiros em 1698, mas isso ainda não bastava para impedir que a dupla corrente continuasse. Mesmo depois de uma nova queda para 21 xelins, em 1717, por intervenção desta vez de Newton, diretor da Casa da Moeda, a razão de 1/15,21 supervalorizava o metal amarelo e a Inglaterra persistiu em exportar prata e em ser o alvo das moedas de ouro.

A situação perpetuou-se ao longo de todo o século XVIII, conduzindo a um sistema ouro de fato. Este só se concretizou oficialmente com a proclamação do padrão ouro em 1816, tornando-se então a libra esterlina equivalente ao soberano

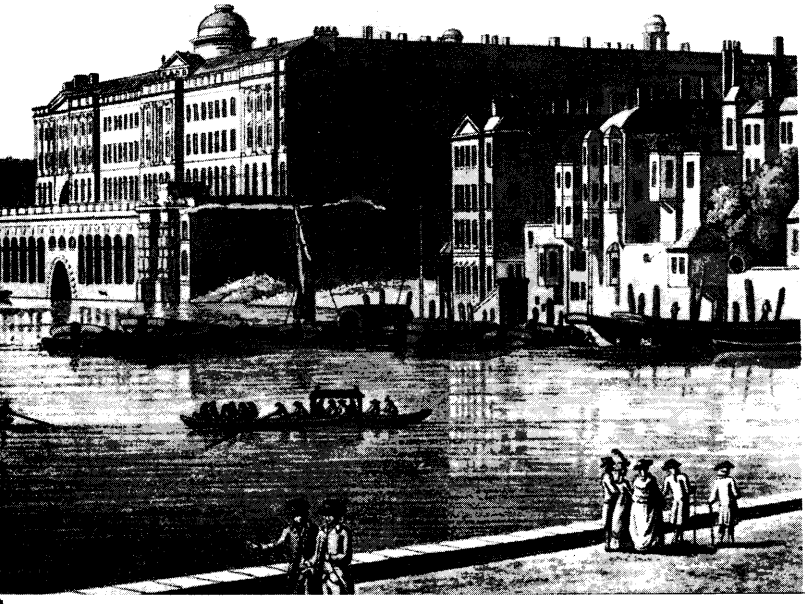
No Soho, no fim do século XVIII, um rebanho de bois e de carneiros. (Foto Snark International)

As margens do Tâmisa, em Londres, no fim do século XVIII.



Um bairro elegante de Londres, Grosvenor Square, em 1790. (Foto Snark International).

(Coleção Viollet)



(moeda de ouro real com o peso de 7,988 g a 11/12 de ouro fino). Entretanto, já em 1774, o ouro sobrepujara nitidamente a prata como regulador monetário. As moedas de ouro usadas tinham sido retiradas de circulação para serem refundidas ao seu justo peso enquanto se renunciava a aplicar o dispendioso tratamento de uma nova cunhagem às moedas de prata e se decidia, ao mesmo tempo, passar a recusar-lhes capacidade liberatória para pagamentos superiores a 25 libras. De fato, se não por lei, a libra esterlina começava a ligar-se ao ouro, contraindo assim novo vínculo com a estabilidade.

Todos esses fatos são conhecidos, mas quais são suas razões? A supervalorização constante do ouro, na base do fenômeno, dependeu diretamente das decisões governamentais, e só delas. Então, a que política, a que necessidade econômica correspondeu essa supervalorização? Com efeito, favorecer o ouro era desencadear movimentos da prata em sentido inverso. Pessoalmente, sempre achei que no antigo sistema monetário uma moeda supervalorizada se tornava uma espécie de moeda "ruim", capaz de expulsar a boa. Essa extensão da pseudolei de Gresham simplifica a explicação. Quando a Inglaterra atrai o ouro, lança para fora o metal branco, ao mesmo tempo para os Países Baixos, o Báltico, a Rússia, o Mediterrâneo, o oceano Índico e a China, onde esse metal é condição *sine qua non* das trocas. Não era diferente o procedimento de Veneza para facilitar a transferência do metal branco para o Levante, indispensável à prosperidade dos seus tráficos. Por outro lado, a Inglaterra não podia deixar de ser empurrada para esse caminho a partir do momento em que, vitoriosa em Portugal com o tratado de Methuen (1703), se ligava ao ouro do Brasil. E não trocou ela então a prata pelo ouro, mesmo sem saber? E calçando, nesse jogo, botas de sete léguas?

Aliás, provavelmente não foi por acaso que, no momento em que uma inversão da sua balança comercial com Portugal interrompe ou ameniza o afluxo do ouro do Brasil, a Inglaterra se dirige já para uma fase que deveria logicamente se seguir: a do papel. Com efeito, à medida que pouco a pouco ela vai chegando ao centro do mundo, passa a ter, como a Holanda da grande época, menos necessidade dos metais preciosos; um crédito fácil, quase automático, multiplica seus meios de pagamento. Assim, em 1774, nas vésperas da guerra "americana", a Inglaterra vê fugir e deixa fugir para o estrangeiro tanto as suas moedas de ouro como as de prata. Essa situação, à primeira vista anormal, não a perturba: as notas do Banco da Inglaterra e dos bancos privados ocupam já no país o topo da circulação monetária; exagerando um pouco, podemos dizer que o ouro e a prata tornaram-se circulações secundárias. E, se o "papel" (essa palavra cômoda, porque curta, que os franceses usavam havia muito tempo e que irritava Isaac de Pinto)[288] ocupou esse lugar decisivo, foi porque a Inglaterra, ao destronar Amsterdam, tornou-se ponto de confluência das trocas do universo e o universo, por assim dizer, compatibiliza-se na Inglaterra. As feiras, antigos lugares de confluência, ofereciam concentrações análogas, pois nelas o crédito instalava-se acima do dinheiro. A Inglaterra apenas dá novas dimensões a soluções antigas, e vê-se inundada de papel, mais do que as feiras de Besançon e tanto quanto a própria praça de Amsterdam.

Novos passos certamente seriam dados nesse mesmo sentido. Em 1797, as dificuldades monetárias não param de aumentar: a guerra exige enormes exportações de dinheiro para o contiente, que é necessário erguer contra a França à custa de di-

nheiro. Angustiado, temendo as conseqüências do seu ato, Pitt[289], geralmente tão seguro de si, leva o Parlamento a aceitar a não-convertibilidade a curto prazo das notas do Banco da Inglaterra. E é aí que começa um último milagre: o *Bank Restriction Act* que estabelecia a cotação forçada das notas fora decretado apenas por seis semanas. Ora, iria vigorar durante 24 anos, sem que se seguisse nenhuma quebra verdadeira. As notas, que em princípio já nada garantiam, continuaram a circular e sem qualquer desvalorização com relação à moeda metálica, pelo menos até 1809-1810. Durante um quarto de século, até 1821, a Inglaterra, avançada em relação a seu tempo, vive no regime monetário que hoje conhecemos. Um francês que lá residiu durante as guerras napoleônicas dizia mesmo nunca ter visto, durante todos esses anos, um único guinéu de ouro[290]. E assim se atravessou sem grandes danos uma crise em si excepcionalmente difícil.

Tal sucesso dependeu da atitude do público inglês, de seu civismo, da confiança que havia muito ele depositava num sistema monetário que sempre escolhera a estabilidade. Mas tal confiança baseia-se também na segurança e na certeza que a riqueza dá. A garantia do papel-moeda por certo não é o ouro nem a prata, mas a enorme produção das ilhas Britânicas. É com as mercadorias criadas pela sua indústria e com o produto do seu comércio de distribuição que ela paga a seus aliados europeus os fabulosos subsídios que lhe permitirão abater a França, manter uma frota fantástica para a época e um exército que, em Portugal e na Espanha, contribui para inverter a situação contra Napoleão. Na época, nenhum outro país teria sido capaz de fazer o mesmo. Como diz uma testemunha lúcida, em 1811, não havia no mundo de então lugar para duas experiências dessa ordem[291]. E talvez seja verdade.

Mas, enfim, retomando o conjunto da história da libra esterlina, confessemos que, embora cada episódio seja claro, explicável, o espantoso continua sendo o rumo da linha reta, como se os ingleses, tão pragmáticos, tivessem conhecimento, desde 1560, dos caminhos do futuro. Ninguém pode acreditar. Devemos então ver nisso mais a repetição do resultado da tensão agressiva de um país constrangido pela sua insularidade — a ilha a ser defendida —, pelo seu esforço para penetrar no mundo, pela sua clara noção do adversário a ser abatido. Antuérpia, Amsterdam, Paris? A estabilidade da libra? Um instrumento de combate.

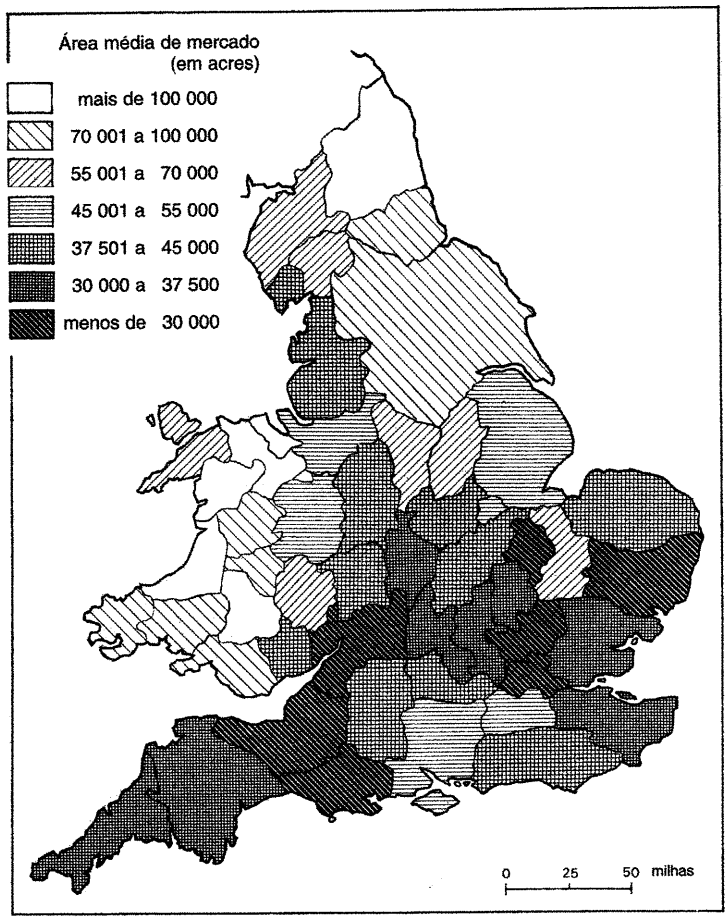
Londres criando o mercado nacional e criada por ele

Que papel não terá desempenhado Londres na grandeza britânica! Londres construiu e orientou a Inglaterra de *A* a *Z*. Seu peso, sua desmesura fazem com que as outras cidades mal existam como metrópoles regionais: todas, salvo talvez Bristol, estão a seu serviço. Observa Arnold Toynbee: "Em nenhum outro país do Ocidente, uma só cidade eclipsou tão totalmente as outras. No fim do século XVII, quando a população da Inglaterra era insignificante em comparação com a da França ou da Alemanha e inferior à da Espanha ou da Itália, Londres já era, com toda a probabilidade, a maior cidade da Europa"[292]. Em 1700, contava cerca de 550 000 habitantes, isto é, 10% da população inglesa. A despeito das baixas sombrias e repetidos das epidemias e da peste, seu aumento fora constante e espetacular. Ao contrá-

rio da França, demasiado vasta, dividida contra si mesma, oscilando entre Paris e Lyon, a Inglaterra teve apenas uma cabeça, mas enorme.

Londres é três ou quatro cidades ao mesmo tempo: a City, que é a capital econômica; Westminster, onde residem o rei, o Parlamento e os ricos; o rio que, a jusante, serve de porto e em cujas margens ficam os bairros populares; por fim, na margem esquerda do Tâmisa, o subúrbio de Southwark, de ruas estreitas, onde se encontram, especialmente, os teatros: o *Cisne*, o *Rosa*, o *Globo*, o *Esperança*, o *Touro Vermelho*... (17 em 1629, ao passo que em Paris, na mesma época, há apenas um)[293].

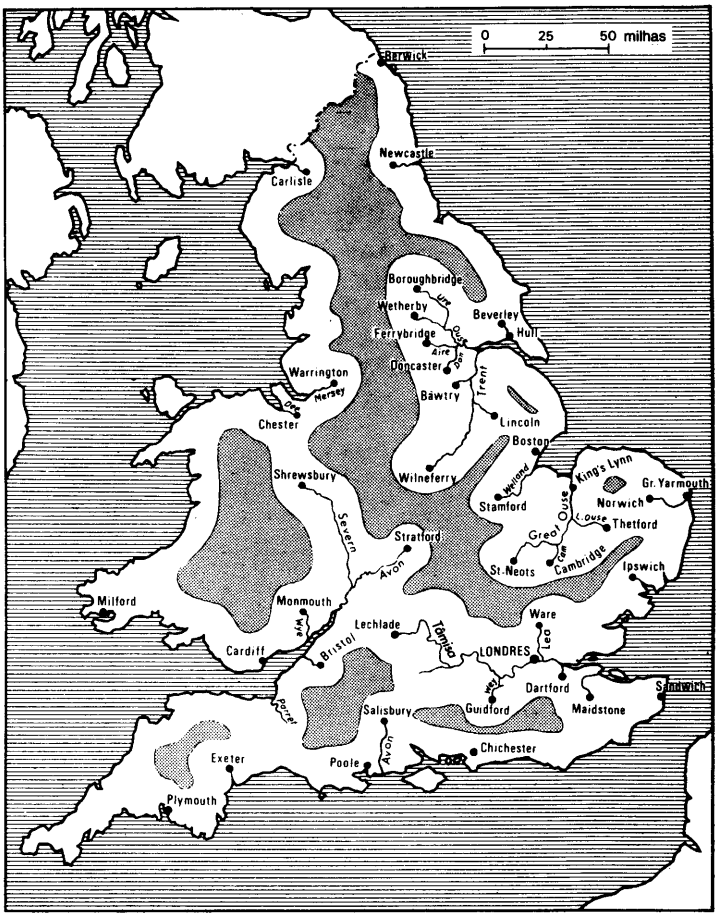
Todo o espaço econômico inglês se submete à realeza de Londres. A centralização política, o poder da monarquia inglesa, a intensa concentração da vida mer-



37. AS ZONAS DE MERCADO DENSAS ESTÃO AO ALCANCE DE LONDRES

Este mapa (tirado de The Agrarian History of England..., *p.p. Joan Thirsk, IV, 1967, p. 496) mostra como a cidade de Londres criou à sua volta uma zona de trocas intensas e aceleradas. Foi a partir do sul da Inglaterra e da capital que o mercado nacional se modernizou.*

cantil, tudo contribui para a grandeza da capital. Mas essa mesma grandeza é organizadora do espaço que domina e onde cria as muitas ligações da administração e do mercado. N. Gras acha que Londres está um bom século à frente de Paris quanto à organização de seu setor de abastecimento[294]. Sua superioridade está mais ainda em ser um porto muito ativo (num cálculo por baixo, quatro quintos do comércio externo da Inglaterra), sendo ao mesmo tempo o apogeu da vida inglesa, que nada fica devendo a Paris enquanto enorme máquina parasita, de luxo, de desperdício e também, como tudo está ligado, de criação cultural. Enfim, e sobretudo,



38. MERCADO NACIONAL E VIAS NAVEGÁVEIS (1660-1700)

O mapa de T. S. Willan (in River Navigation in England 1600-1750, *1964) que se situa antes da "febre dos canais", e das grandes obras nos cursos de água, indica o traçado dos rios apenas na sua parte navegável e marca, em retícula, todo o território que fica a mais de 15 milhas de uma comunicação por água. Comparando-se este mapa com o anterior, tem-se quase a impressão de que ele é a sua fotografia em negativo. As vias fluviais, tanto quanto a atração da capital e pelas mesmas razões que a rede de cabotagem, contribuíram para a instauração do mercado nacional. No final do século XVIII, a zona fora do circuito marcado em preto terá quase desaparecido, assim como os progressos da circulação.*

o quase monopólio da exportação e da importação de que Londres gozou desde muito cedo confere-lhe o controle de todas as produções da ilha e de todas as distribuições: a capital é, para as diversas regiões inglesas, uma estação central de triagem. Tudo vai para lá, tudo volta a sair de lá, quer para o mercado interno, quer para fora.

Se quisermos julgar devidamente esse trabalho londrino de instalação e criação de um mercado nacional, nada melhor do que uma leitura, ou uma releitura do *Tradesman* de Daniel Defoe. Sua observação é tão rigorosa, a tal ponto detalhada que, embora as palavras mercado nacional não sejam pronunciadas, a realidade desse mercado, sua unidade, o emaranhado de suas trocas, a acentuação de uma divisão do trabalho operante em amplos espaços impõem-se como uma evidência e como um espetáculo instrutivo.

Se excetuarmos a importantíssima cabotagem envolvida com o transporte do carvão de Newcastle e das mercadorias pesadas, a circulação que, antes dos canais, só pode utilizar estuários de rios navegáveis, é essencialmente rodoviária; faz-se de carroça, de cavalos de carga e mesmo às costas de inúmeros carregadores[295]. E todo esse movimento converge para Londres. Decerto, "os habitantes de Manchester, à parte sua riqueza, são então uma espécie de carregadores que transportam eles próprios suas mercadorias por todo lado [sem passar por um intermediário] para as entregar aos lojistas, como fazem agora os fabricantes do Yorkshire e de Coventry"[296]. Mas, na época descrita por Defoe (por volta de 1720), essas ligações diretas do produtor com o revendedor de província são um fato novo que irá atravessar e complicar as ligações dos circuitos costumeiros. *Geralmente*, segundo Defoe, uma vez acabado neste ou naquele distrito distante de Londres, o produto manufaturado é enviado para Londres para um *factor* ou *warehouse keeper*, que a vende quer ao lojista londrino para venda a varejo, quer a um *merchant* exportador, quer ao atacadista que o distribui pelas diversas regiões da Inglaterra, para venda a varejo. Assim, o proprietário de carneiros que vende os tosões e o lojista que vende os tecidos "são o primeiro e o último *tradesmen* implicados nesse processo. E, quanto mais mãos houver utilizadas de passagem para o fabrico, o transporte ou a venda do produto, melhor será para o *public stock of the nation because the employment of the people is the great and main benefit of the nation*"[297]. E, como se seu leitor não tivesse ainda compreendido as vantagens de uma economia de mercado distribuidora de trabalho, e portanto de emprego, Daniel Defoe volta para trás e toma um exemplo, o de uma peça de *broad cloth* fabricada em Warminster, no Wiltshire: o fabricante (*clothier*) envia-a por um transportador (*carrier*) a Londres, para Mr. *A*, distribuidor de Blackwell Hall, encarregado da sua venda; esse distribuidor vende-a a Mr. *B*, *woolen draper*, atacadista encarregado de revendê-la e que a enviará por estrada a Mr. *C*, lojista em Northampton. Este a venderá no varejo, em cortes, a fidalgos rurais. Afinal, são esses transportes para Londres e depois de volta a partir de Londres que representam o quadro essencial e constitutivo do mercado inglês. Com efeito, todas as mercadorias, inclusive os produtos de importação, circulam pelas estradas inglesas, mais animadas que as da Europa, segundo Daniel Defoe. Por toda parte, no menor dos lugarejos, nas próprias aldeias, "ninguém se contenta agora com as mercadorias locais. Querem-se produtos de fora, de toda parte"[298], os tecidos ingleses das outras províncias, os das Índias, o chá, o açúcar...

Não há dúvida, o mercado inglês apresenta-se como uma unidade viva desde o início do século XVIII, portanto muito precocemente. Foi, aliás, no primeiro quartel do século que se fizeram enormes investimentos (relativamente falando), aumentando para 1 160 *miles* a rede de rios navegáveis e colocando a maior parte do país a um máximo de 15 *miles* do transporte fluvial[299]. E não é de surpreender que as estradas tenham seguido o mesmo processo. Defoe, em 1720, fala no passado das estradas impraticáveis de inverno[300], impraticáveis para as carroças, diga-se, porque os animais de carga circulavam, no século XVII, com qualquer tempo. Surpreende ainda menos que se organizem rapidamente mercados que estocam, vendem e revendem, desprezando todos os regulamentos oficiais, que os intermediários muitas vezes nem vejam — prova de uma quase perfeição — as mercadorias que negociam. Em Londres, por volta de meados do século, o mercado do trigo é dominado por uns quinze distribuidores, que não hesitam, sendo preciso, em estocar seu trigo em Amsterdam, onde a armazenagem (que varia com a taxa de juro do dinheiro) é mais barata do que na Inglaterra. Outra vantagem é que o trigo, ao sair, recebe o prêmio de exportação estabelecido pelo governo inglês, e, se houver falta na Inglaterra, o grão volta para lá sem pagar qualquer taxa na entrada[301]. Tudo isso indica uma sofisticação crescente do mercado interno ao longo do século XVIII.

No início do século seguinte, em 1815, um antigo prisioneiro de guerra, que ficou durante muito tempo na Inglaterra, faz uma observação esclarecedora: "Se todos os interesses da Inglaterra se concentram na cidade de Londres, que hoje é o centro de reunião de todos os negócios, pode-se também dizer que Londres está em toda a Inglaterra"[302], isto é, que as mercadorias à venda em Londres, oriundas de todos os pontos da Inglaterra e do mundo, estão à venda em todos os mercados e cidades dos condados. A uniformidade do vestuário, sobretudo feminino, a ubiqüidade das modas são bons indicadores da redução do espaço econômico inglês à unidade. Mas há outros testes, como a difusão dos bancos por todo o país. Os primeiros *landbanks* aparecem em 1695[303], ainda modestos, uma vez que todo o volume das suas notas, nesse ano, monta em apenas 55 000 libras esterlinas. Mas é um início significativo, sendo que o crédito, geralmente, só aparece em última posição, no termo de uma evolução econômica prévia que o tornou possível e necessário. E, sobretudo, os *landbanks* irão multiplicar-se, ligados aos bancos de Londres, ao Banco da Inglaterra, criado em 1694. Há, no plano do crédito, unificação, satelização das economias provinciais.

Todavia, não se poderá afirmar que, se Londres criou o princípio da instalação de um mercado nacional coerente, este desenvolveu-se a seguir e ganhou densidade sozinho? No século XVIII, ao contrário do século anterior, os centros manufatureiros de província e os portos, particularmente os que se ocupavam do comércio dos escravos e dos produtos coloniais, Liverpool, Bristol, por exemplo, ou Glasgow, experimentam um rápido desenvolvimento[304]. E a prosperidade geral só se reforçou com isso. No conjunto das ilhas Britânicas, a Inglaterra já é um mercado nacional de textura cerrada. Não se encontra na Europa qualquer exemplo que lhe seja comparável. Portanto, mais cedo ou mais tarde, esse peso excepcional se fará sentir sobre o conjunto das ilhas Britânicas e transformará suas economias em função da Inglaterra.

Como a Inglaterra se tornou a Grã-Bretanha

A norte e a leste, a Inglaterra se limita com regiões montanhosas de difícil acesso, sobretudo de pastoreio, pobres durante muito tempo, pouco povoadas e por celtas, quase sempre refratários à cultura inglesa. Impor-se a esses vizinhos foi o processo crucial da história interna das ilhas Britânicas, empreendimento que só admitia más soluções, as da força. Como seria de se esperar, a política precedeu a economia e esta contentou-se durante muito tempo com sucessos limitados, até pontuais. Na Cornualha, só o estanho foi tomado muito cedo pelos negociantes de Londres[305]. No País de Gales, reconquistado em 1536, a exportação de gado para Londres só se caracterizou intensamente depois de 1750[306] e a região só se transformou de fato com a indústria pesada, introduzida pelos ingleses no século XIX. Mas os dois grandes desafios internos foram travados, como seria de prever, na Escócia, onde o curso dos acontecimentos foi de certo modo inesperado, e na Irlanda, onde a Inglaterra nunca deixou de explorar uma colônia ao alcance de sua mão.

Em princípio, a Escócia estava destinada a permanecer autônoma e a escapar a uma "marginalização", mesmo elementar. Era extensa, mais ou menos metade da Inglaterra, montanhosa, pobre, separada da sua vizinha por limites de travessia difícil. Todo um passado de lutas encarniçadas predispunha-a a dizer não, a resistir. Aliás, mesmo depois de 1603, quando Jaime VI da Escócia herda o trono de Elizabeth e se torna Jaime I da Inglaterra, reunindo assim na mesma cabeça as coroas dos dois países, a Escócia conserva um governo e um Parlamento que podemos dizer relativamente fracos, mas que continuam a existir[307]. Continua também a haver uma fronteira e alfândegas entre a Escócia e a Inglaterra, mas, se à primeira elas dão a possibilidade de se proteger das importações intempestivas, permitem à segunda proibir no seu território o gado e os tecidos de linho da Escócia, bem como o acesso dos marinheiros de Edimburgo, de Glasgow ou de Dundee às colônias inglesas.

No século XVII, a Escócia é um país pobre. Seria ridículo compará-la por um só instante à Inglaterra. Sua economia é arcaizante, sua agricultura tradicional e fomes mortíferas seguem-se constantemente às más colheitas, como, por exemplo, em 1695, 1696, 1698 e 1699. "Jamais saberemos quantas pessoas morreram [nesses anos]: os contemporâneos falaram de um quinto, um quarto da população, até de um terço ou mais em certas regiões onde os habitantes tinham morrido ou fugido."[308]

No entanto, uma economia externa anima os portos, sobretudo Leith, o porto de Edimburgo, Aberdeen, Dundee, Glasgow, mais uma quantidade de enseadas de onde partem numerosos barcos de pequena tonelagem e com destinos diversos: Noruega, Suécia, Danzig, Rotterdam, Veere, Rouen, La Rochelle, Bordeaux, por vezes Portugal e Espanha. Barcos ousados, muitas vezes os últimos a atravessar o Sund para oeste antes dos gelos de inverno. Marinheiros e mercadores da Escócia interrompiam às vezes suas viagens para se fixarem no estrangeiro, quer se tratasse de detestáveis *skottars* que permaneciam carregadores, ou de burgueses prósperos que tinham feito fortuna em Estocolmo, em Varsóvia ou em Regensburg[309]. Uma vida mercantil animava as cidades marítimas das Lowlands, e essa atividade maríti-

Em Edimburgo, no século XVIII, a praça do Grassmarket. A carroça da esquerda encontra-se à entrada da porta oeste da cidade. No fundo, o castelo. Edinburgh Public Library. (Foto de A. G. Ingram Ltd.)

ma de volume medíocre não parava de crescer. Os mercadores de Edimburgo e de Glasgow (todos autóctones, o que, a nosso ver, é sinal de saúde mercantil) são empreendedores, apesar de seus escassos capitais. Isso explica a formação, em 1694, mas também o fracasso final de uma companhia escocesa da África, que procurou em vão capitais em Londres, em Hamburgo e em Amsterdam[310]. As tentativas de implantação de uma colônia escocesa nas margens do istmo de Darien, em 1699, foram igualmente vãs. A Inglaterra, longe de as favorecer, viu-as fracassar com alívio[311]. Na Escócia, o fracasso teve teor de luto nacional.

Foi provavelmente na esperança de uma abertura dos mercados inglês e americano que a união política com a Inglaterra foi votada por uma maioria de quatro ou cinco votos, pelo Parlamento de Edimburgo, em 1707. O cálculo, se é que houve cálculo, não estava errado, pois, paradoxalmente, como demonstrou Smout, a maior dependência política da Escócia não se traduziu por uma sujeição econômica, por uma "marginalização". Por um lado porque, ao tornar-se quase uma província inglesa, passou a gozar de todas as vantagens comerciais de que os britânicos se valiam no exterior e seus mercadores estiveram à altura de aproveitar a ocasião; por

outro, porque nada do que ela possuía tinha para a Inglaterra um interesse econômico particular que acarretasse uma dominação imperiosa. Todavia, a prosperidade e o ímpeto antevistos não foram imediatos. Foi preciso tempo para desfrutar da possibilidade de comerciar através do "Império" inglês, da América do Norte, das ilhas antilhanas, até das Índias, onde tantos escoceses irão em busca de fortuna para grande irritação dos ingleses de estirpe. Só com o impulso do século XVIII, e na sua segunda metade, desenvolvem-se francamente as exportações e a indústria. Nem por isso o sucesso foi menos patente. Houve primeiro o desenvolvimento de um grande comércio de gado em pé, tendo os preços de produção aumentado 300% entre 1740 e 1790, por causa do abastecimento das frotas inglesas. Do mesmo modo, a exportação de lã aumentou, também favorecida pela subida dos preços. Donde transformações lógicas, embora nem sempre benéficas, assumindo a terra mais valor do que o trabalho e ampliando-se a pecuária à custa das culturas e das terras coletivas. Por fim, depois de 1760, a Escócia associa-se com vigor e originalidade à transformação industrial da Inglaterra. E a ascensão das suas manufaturas do linho, depois do algodão, apoiada por um sistema bancário que os ingleses muitas vezes julgaram superior ao seu, o progresso das cidades, acabaram por fornecer à sua agricultura uma demanda suficiente para promover sua transformação tardia mas eficaz. O "progresso", palavra favorita do Século das Luzes, é a palavra de ordem em toda a Escócia. E "todas as classes da sociedade estão conscientes da força viva que as conduz a uma sociedade mais rica"[312].

Sem dúvida alguma, houve um *take off* da Escócia: "Se a Escócia não prosperasse", escreve um autor por volta de 1800, "Glasgow não cresceria tanto, a muralha de Edimburgo não teria aumentado para o dobro nos últimos trinta anos e não estariam construindo, neste momento, uma cidade inteiramente nova, cujas obras ocupam cerca de dez mil operários estrangeiros"[313]. Dever-se-ia essa evolução, tão diferente do modelo irlandês de que vamos falar, a um simples concurso de circunstâncias? À iniciativa e à experiência dos mercadores? Ao fato, sublinhado por Smout, de seu crescimento demográfico, pelo menos nas Lowlands, ter sido moderado e não ter eliminado, como em tantos países subdesenvolvidos de hoje, os benefícios do crescimento econômico? Provavelmente a tudo isso ao mesmo tempo. Mas não será de se pensar, também, que a Escócia não se defrontou, como a Irlanda, com uma hostilidade visceral da Inglaterra? Que a Escócia não era inteiramente celta, que na sua região mais rica, as Lowlands, as terras baixas que vão de Glasgow a Edimburgo, há muito se fala inglês, seja qual for a verdadeira razão dessa anglicanização? O inglês pode ter tido a impressão de, na Escócia, estar em sua casa. As Highlands, pelo contrário, falam gaélico (no extremo norte encontra-se até mesmo uma região onde se conservou um dialeto norueguês). Ora, é fato que o crescimento escocês apenas acentuou a distância entre as regiões altas e as baixas. Poder-se-ia dizer que o limite que, no século XVII, separava uma Inglaterra cada vez mais rica de uma Escócia que relativamente se empobrecia deslocou-se de algum modo da fronteira anglo-escocesa para a fronteira das Highlands.

Na Irlanda, a situação é bem diferente: no século XII, o inglês instalou-se no *Pale*[314], como mais tarde nas suas colônias da América. O irlandês é seu inimigo, o indígena desprezado e temido ao mesmo tempo. Daí as incompreensões, muito abuso e horrores cujo sinistro balanço já não está por fazer: os historiadores ingle-

ses fizeram-no com lucidez e honestidade[315]. É certo, como diz um deles, que "os irlandeses foram, com os negros vendidos como escravos, as grandes vítimas do sistema que assegurou à Grã-Bretanha sua hegemonia mundial"[316].

Mas o que nos interessa aqui não é a colonização do Ulster, nem a de um chamado governo irlandês estabelecido em Dublin (ficção que será, aliás, destruída em 1801, pela união do Parlamento irlandês ao Parlamento de Londres); é a sujeição irlandesa ao mercado inglês, a sujeição total que fez do comércio com a Irlanda "ao longo de todo o século XVIII [...] o ramo mais importante dos tráficos ingleses além-mar"[317]. A exploração organiza-se a partir dos domínios de anglo-irlandeses de religião protestante, que confiscaram para si três quartas partes da terra irlandesa. Sobre um rendimento de quatro milhões de libras, a Irlanda rural paga aos proprietários ausentes uma contribuição anual da ordem de 800 000 libras; antes de terminar o século XVIII, chegará ao milhão. Nessas condições, o campesinato irlandês fica reduzido à miséria, tanto mais que é atingido por uma demografia crescente.

E a Irlanda mergulha numa situação de país "periférico": sucedem-se os "ciclos", no sentido em que Lúcio de Azevedo[318] usa essa palavra aplicada à economia brasileira. Em 1600, como é coberta de florestas, torna-se fornecedora de madeira, para lucro da Inglaterra, e desenvolve, sempre em proveito de seus patrões, uma indústria do ferro que se extinguirá por si só quando, cem anos mais tarde, a ilha estiver desflorestada. Então, em face da demanda crescente das cidades inglesas, a Irlanda especializa-se na pecuária e na exportação de carnes salgadas de boi e de porco e também de manteiga em tonéis, porque o mercado inglês, abastecido pelo País de Gales e pela Escócia, fechou-se à exportação de gado em pé da ilha vizinha. O porto essencial para esse enorme volume de exportações é o de Cork, na Irlanda do Sul: fornece ao mesmo tempo à Inglaterra, às frotas inglesas, às ilhas de açúcar das Índias ocidentais e às frotas das nações ocidentais, especialmente às da França. Em 1783, em Cork, durante a estação "que dura outubro, novembro e dezembro", foram abatidas quase 50 000 cabeças de gado graúdo, ao que se acrescentam, pelo mesmo valor, "os leitões que se matam na primavera", sem contar com os fornecimentos dos outros matadouros[319]. Os mercadores europeus espreitam os preços que, terminada a estação, serão fixados para os barris de boi ou de porco salgado, os quintais de toucinho, a banha, a manteiga, o queijo. O curioso bispo de Cloyne, ao enumerar a quantidade prodigiosa de carne de boi, de porco, de manteiga, de queijo anualmente exportada pela Irlanda, "pergunta-se como pode um estrangeiro conceber que metade dos habitantes morra de fome num país tão abundante em víveres"[320]. Mas esses víveres de modo algum servem o consumo interno, tal como, na Polônia, o trigo não era consumido pelo camponês que o produzia.

Com os últimos decênios do século, a carne salgada da Irlanda sofre a concorrência das exportações russas, via Arkhangelsk, e mais ainda a dos carregamentos provenientes das colônias inglesas da América. É então que se inicia um "ciclo" do trigo. Em 24 de novembro de 1789, um cônsul francês escreve de Dublin: "As pessoas mais esclarecidas que me foi dado consultar [...] consideram o comércio de carne salgada perdido para a Irlanda, mas, longe de se afligirem com isso, vêem com prazer que os grandes proprietários serão forçados, no seu próprio interesse, a mudar o sistema de exploração que prevaleceu até agora e a não mais abandonar

apenas à pastagem dos animais terrenos imensos e férteis que, cultivados, fornecem emprego e subsistência a um número muito maior de habitantes. Essa revolução já começou e *efetua-se com uma rapidez inconcebível.* A Irlanda, outrora dependente da Inglaterra para obter o trigo que consome sua capital [Dublin], *de certa maneira a única parte da ilha onde se conhece esse alimento,* está há alguns anos em condições de o exportar em quantidades consideráveis"[321]. Sabe-se que, anteriormente exportadora de trigo, a Inglaterra tornou-se, com o progresso da sua população e o princípio da sua industrialização, um país importador de cereais. O ciclo do trigo irá manter-se na Irlanda até a revogação das Corn Laws, em 1846. Mas no princípio, a exportação cerealífera foi um *tour de force* que faz lembrar a situação polonesa do século XVII. Explica ainda o nosso informante: "Os irlandeses só estão em condições de exportar [trigo, em 1789] porque a maioria deles não o consome; não é o supérfluo que sai do país, é o que em qualquer outro lugar seria reputado o necessário. O povo contenta-se com três quartos desta ilha de batatas e, na parte norte, de sêmola de aveia, com que fazem bolachas e sopa. Assim, um povo pobre mas acostumado às privações alimenta uma nação [a Inglaterra] que tem muito mais riquezas naturais do que ele"[322]. Se nos ativéssemos às estatísticas de seu comércio exterior em que intervêm, além do mais, as pescas de salmão, as frutuosas caças à baleia, as grandes exportações de tecidos de linho cuja manufatura se iniciou por volta dos meados do século, a balança deixaria à Irlanda, em 1787, um lucro de um milhão de libras esterlinas; é na verdade o que ela paga, em média, aos proprietários anglo-saxões.

Mas a guerra na América representa uma oportunidade, tanto para a Irlanda como para a Escócia. O governo de Londres multiplica então as promessas e suprime, em dezembro de 1779 e em fevereiro de 1780, um certo número de restrições e de proibições que limitavam o comércio irlandês, autoriza suas relações diretas com a América do Norte, as Índias ocidentais, a África, permite que os súditos irlandeses do rei sejam admitidos na *Levant Company*[323]. Quando a notícia chega a Paris, exclama-se que "acaba de acontecer uma revolução na Irlanda"; o rei da Inglaterra "vai tornar-se infinitamente mais poderoso do que nunca [...] e [de tudo isso] a França certamente se tornará vítima se não se opuser prontamente a esse prodigioso aumento de poder. Há um meio de o conseguir: pôr um novo rei na Irlanda"[324].

A Irlanda tirou proveito dessas concessões. A indústria do linho, que ocupava talvez um quarto da população, desenvolve-se mais. A *Gazette de France* anuncia, em 26 de novembro de 1783, que Belfast exportou para a América e para as Índias 11 649 peças de tecido, que perfazem 310 672 varas e, certamente exagerando, "em muito pouco tempo as cidades de Cork e de Waterford, na Irlanda, farão mais comércio do que Liverpool ou Bristol". Em 1785[325], o Segundo Pitt teve até mesmo a inteligência de propor a total libertação econômica da Irlanda, mas a hostilidade dos Comuns opôs-se e, conforme seu hábito, verificada essa oposição, o primeiro-ministro não insistiu.

Decerto se perdeu então uma grande oportunidade, pois pouco depois, com a Revolução Francesa e os desembarques militares que ela organizou na ilha, o drama voltou a se instalar na Irlanda. De certo modo, tudo se repetiu. Tanto isso é verdade que, segundo Vidal de la Blache[326], a Irlanda, próxima demais da Inglaterra

para lhe escapar, grande demais para ser assimilada, foi sempre vítima da sua localização geográfica. Em 1824, estabelecia-se entre Dublin e Liverpool uma primeira linha de navios a vapor, logo com 42 embarcações em serviço. Diz um contemporâneo em 1834: "Antigamente, levava-se, em média, uma semana para ir de Liverpool a Dublin; hoje, é uma questão de horas"[327]. A Irlanda está mais próxima do que nunca da Inglaterra, à sua mercê.

Se, para concluir, voltarmos ao nosso verdadeiro debate, aceitaremos sem grande dificuldade que o mercado das ilhas Britânicas, com origem no mercado inglês, há muito esboçado, desenha-se com força e nitidez a partir da guerra da América. Que esta, desse ponto de vista, marca uma certa aceleração, uma virada. Isso vai ao encontro das nossas conclusões anteriores: a Inglaterra tornou-se a senhora inconteste da economia-mundo européia por volta dos anos de 1780-1785. Foi então que o mercado inglês alcançou simultaneamente três realizações: o domínio de si mesmo, o domínio do mercado britânico, o domínio do mercado mundial.

A grandeza da Inglaterra e a dívida pública

A Europa, a partir de 1750, passa a estar sob o signo da exuberância. A Inglaterra não constitui exceção à regra. Muitos são os sinais do seu evidente crescimento, mas quais devemos registrar? Quais devemos classificar à frente? A hierarquização de sua vida mercantil? O nível excepcionalmente alto de seus preços, a carestia que, ao lado dos seus defeitos, tem a vantagem de chamar a si "as produções dos países estrangeiros" e de aumentar sem trégua sua demanda interna? O nível médio, o rendimento *per capita* dos seus habitantes que apenas cede diante da pequena e riquíssima Holanda? O volume das suas trocas? Tudo contou, mas a potência da Inglaterra que levaria a uma revolução industrial que ninguém então podia prever não se deve apenas a esse aumento, a essa organização do mercado britânico em expansão e a uma exuberância que é comum a toda a Europa ativa do século XVIII. Deve-se também a uma série de oportunidades especiais que a colocaram, sem que ela tivesse sempre consciência disso, no caminho das soluções modernas. A libra esterlina? Uma moeda moderna. O sistema bancário? Um sistema que se forma e se transforma por si mesmo num sentido moderno. A dívida pública? Apoiou-se na segurança da dívida a longo prazo ou perpétua, segundo uma solução empírica que se revelará uma obra-prima de eficácia. É verdade que, retrospectivamente, ela é também o melhor sinal da saúde econômica inglesa porque, por mais hábil que seja o sistema resultante do que se chama a revolução financeira inglesa, ele implicava o acerto pontual dos juros constantemente exigíveis da dívida pública. Nunca ter falhado é um *tour de force* tão singular quanto o da estabilidade constantemente mantida da libra esterlina.

Tanto mais que a opinião pública inglesa, na sua maioria hostil, tornou esse *tour de force* mais difícil. É certo que a Inglaterra contraiu empréstimos antes de 1688, mas a curto prazo, com juros elevados pagos irregularmente e reembolsos mais irregulares ainda, efetuados por vezes graças a novo empréstimo. Em suma, o crédito do Estado não era dos melhores, sobretudo depois de 1672 e das moratórias

de Carlos II, que não só não reembolsara a tempo o dinheiro adiantado pelos banqueiros como suspendera os juros (aliás, tudo acabou em processo). Depois da gloriosa revolução e da subida ao trono de Guilherme de Orange, o governo, obrigado a pedir emprestado largamente e a tranqüilizar os prestadores, empreende, em 1692, uma política de empréstimos a longo prazo (emprega-se até a palavra *perpetual*) cujo juro seria garantido por um rendimento fiscal nominalmente designado. Essa decisão que, com o recuar do tempo, nos surge como o início de uma política financeira hábil, de uma retidão surpreendente, foi na realidade improvisada na confusão, em meio a rebuliços e discussões e sob a forte pressão dos acontecimentos. Ensaiaram-se sucessivamente todas as soluções: tontina, anuidade vitalícia, loterias e mesmo, em 1694, a criação do Banco da Inglaterra que, repita-se, emprestou imediatamente todo o seu capital ao Estado.

Para o público inglês, porém, essas inovações identificavam-se deploravelmente com o *jobbing*, a especulação sobre ações, e não menos com as práticas estrangeiras que Guilherme de Orange trouxera da Holanda na sua bagagem. Jonathan Swift, em 1713, escreve que há desconfiança quanto a essas "*New Notions in Government, to wich the King, who had imbibed his Politics in his own Country, was thought to give much way*". A concepção holandesa, de que "era interesse do público estar endividado", talvez valesse para a Holanda, não para a Inglaterra, onde sociedade e política eram coisas diferentes[328]. Certas críticas iam mais longe: o governo não estaria procurando, com seus empréstimos, garantir o apoio dos subscritores e, mais ainda, das firmas que asseguravam o êxito dessas operações? E, depois, essa possibilidade de investir facilmente a um juro mais elevado do que o juro legal fazia enorme concorrência ao crédito natural que animava a economia inglesa, em particular o comércio, em contínua expansão. O próprio Defoe, já em 1720, lamenta o tempo em que "*there were no bubbles, no stock-jogging,... no lotteries, no funds, no annuities, no buying of navy-bills and public securities, no circulating exchequer bills*", em que todo o dinheiro do reino corria como um grande rio comercial, sem nada que o desviasse do seu curso costumeiro[329]. Quanto a pretender que o Estado contraia empréstimos pela preocupação em não sobrecarregar excessivamente seus súditos com impostos, que brincadeira! Cada novo empréstimo obrigava a criar um novo imposto, um novo rendimento para garantir o pagamento do juro.

Enfim, muitos ingleses assustavam-se com o total monstruoso das somas emprestadas. Em 1748, em seguida à paz de Aix-la-Chapelle que o desilude e o mortifica, um inglês pensador[330] lamenta-se por ver a dívida aproximar-se dos 80 milhões de libras esterlinas. Esse nível, explica ele, parece ser mesmo "o nosso *nec plus ultra* e nos arriscássemos a dar mais um passo, estaríamos em perigo de uma bancarrota geral". Seria chegar "à beira do precipício e da ruína". Aliás, David Hume, em 1750, dizia: "Não é preciso ser bruxo para adivinhar o que se seguirá. Na verdade, só pode ser uma de duas catástrofes: ou a nação destruirá o crédito público ou o crédito público destruirá a nação"[331]. Logo depois da Guerra dos Sete Anos, lord Northumberland confiava ao duque de Cumberland sua inquietação por ver o governo "viver ao sabor de cada dia, enquanto a França está restaurando suas finanças, pagando suas dívidas e recuperando sua frota". Tudo poderia acontecer "se a França quisesse nos enfrentar"[332].

Coffee House, em Londres, em 1700. Extraído de Life and Work of the People of England. *(British Museum)*

Também o espectador estrangeiro se espanta com o aumento, a seus olhos inverossímil, da dívida inglesa, ele faz eco às críticas britânicas, às vezes zomba do processo que não compreende e, mais freqüentemente ainda, vê nele uma fraqueza insigne, uma política fácil, cega, que levará o país à catástrofe. Um francês que fica muito tempo em Sevilha, o cavaleiro Dubouchet, já explicava ao cardeal Fleury, num longo documento (1739), que a Inglaterra estava esmagada por uma dívida de 60 milhões de libras esterlinas; ora, "suas forças são conhecidas, sabemos quais as suas dívidas, que ela não está de maneira nenhuma em condições de pagar"[333]. Nessas condições, a guerra, projeto sempre acarinhado, ser-lhe-ia fatal. Essa é uma ilusão que sempre se encontra nos escritos dos especialistas da política. Pois não é ela que explica o pessimismo do livro que Accarias de Sérionne, um holandês, publica em Viena em 1771 e que intitula mesmo *La Richesse de l'Angleterre* [A riqueza da Inglaterra], mas uma riqueza que ele julga ameaçada pela vida cara, pelo aumento dos impostos, pela extravagância da dívida, até pela chamada quebra da população? Ou então, veja-se este comentário trocista no *Journal de Genève* de 30 de junho de 1778: "Acaba de ser calculado que o pagamento de tal dívida nacional inglesa usando um guinéu por minuto só ficaria completamente efetuado em 272 anos, nove meses, uma semana, um dia, 15 minutos, o que pressupõe uma dívida de 141 405 855 guinéus". E, no entanto, a guerra irá aumentá-la ainda mais e em enormes proporções, como que para escarnecer da incompetência dos espectadores

e dos especialistas. Em 1842, Dufresne de Saint Léon calculava que "o capital de todas as dívidas públicas da Europa... eleva-se de 38 a 40 bilhões de francos, dos quais só a Inglaterra deve mais de três quartos"[334]. Por volta da mesma data (1829), Jean-Baptiste Say, também ele severo para com o sistema de empréstimos inglês, julga "já muito considerável" a dívida da França "que no entanto mal se eleva a 4 bilhões"[335]. Seria a vitória ainda mais custosa do que a derrota?

Contudo, esses sensatos observadores estavam errados. A dívida pública foi a grande razão da vitória britânica. Pôs à disposição da Inglaterra somas enormes, no exato momento em que precisava delas. É Isaac de Pinto que tem a lucidez de escrever (1771): "A exatidão escrupulosa e inviolável com que esses juros [os da dívida] foram pagos e a idéia que se tem da segurança parlamentar estabeleceram o crédito da Inglaterra, a ponto de fazer empréstimos que surpreenderam e espantaram a Europa"[336]. Para ele, a vitória inglesa na Guerra dos Sete Anos (1756-1763) foi conseqüência disso. A fraqueza da França, garante ele, é a má organização do seu crédito. E também Thomas Mortimer está certo em admirar, em 1769, no crédito público inglês, "o milagre permanente de sua política que inspirou ao mesmo tempo espanto e temor aos Estados da Europa"[337]. Cerca de trinta anos antes, Georges Berkeley celebrava-o como "a maior vantagem que a Inglaterra tem sobre a França"[338]. Assim, terá havido uma pequena minoria de contemporâneos que viu com clareza e compreendeu que havia, nesse jogo aparentemente perigoso, uma mobilização eficaz das forças vivas da Inglaterra, arma temível.

É somente nos últimos decênios do século XVIII que a evidência começará a ser reconhecida por todos, que o Segundo Pitt poderá declarar aos Comuns que sobre a dívida nacional "repousam o vigor e a própria independência desta nação"[339]. Uma nota escrita em 1774 já dizia que "nunca a nação inglesa, em si tão fraca, teria podido ditar suas leis a quase toda a Europa se não o fizesse por seu comércio, sua indústria e seu crédito, que só existem graças a seus papéis"[340]. É a vitória da "riqueza artificial", disseram muitos. Mas não é o artificial a própria obra-prima dos homens? Em abril de 1782, numa situação difícil, quase sem saída, pensam a França, seus aliados e muitos outros europeus, o governo inglês, que pedira um empréstimo de três milhões de libras esterlinas, vê lhe serem oferecidos cinco! Bastou uma palavra às quatro ou cinco grandes firmas da praça de Londres[341]. Lúcido como de costume, Andrea Dolfin, embaixador de Veneza em Paris, escrevia no ano anterior a seu amigo Andrea Tron, a propósito da guerra iniciada contra a Inglaterra: "É um novo cerco de Tróia que está começando, e provavelmente acabará como o de Gibraltar. Convém no entanto admirar a constância da Inglaterra que resiste em tantas regiões a tantos inimigos. Já era tempo de reconhecer que o projeto de a aniquilar é desesperado e a prudência recomenda, portanto, combinar e obter alguns sacrifícios em favor da paz"[342]. Que bela homenagem à força e também à tenacidade da Inglaterra!

Do tratado de Versalhes (1783) ao tratado de Eden (1786)

Nada revela melhor a força inglesa do que os acontecimentos do ano de 1783. A despeito da humilhação que foi o tratado de Versalhes (3 de setembro de 1783), a

despeito das satisfações e das fanfarronices francesas, a Inglaterra deu então provas da sua força, tanto quanto da sua sensatez política e da sua superioridade econômica. Podemos repetir, com Michel Besnier, que ela perdeu a guerra mas imediatamente em seguida ganhou a paz. Com efeito, não podia deixar de ganhá-la, pois tinha já todas as cartas principais do jogo.

Porque o verdadeiro duelo pela dominação mundial não foi apenas entre a França e a Inglaterra, mas mais ainda entre esta última e a Holanda, que foi literalmente esvaziada de sua substância pela quarta guerra anglo-holandesa.

Porque o fracasso da França em sua candidatura a uma hegemonia mundial teve lugar em 1783, como provará a assinatura, três anos mais tarde, do tratado de Eden.

Infelizmente, as coisas não são claras no que se refere a esse tratado, acordo comercial que a França assina com a Inglaterra, em 26 de novembro de 1786, e que recebe o nome do negociador inglês William Eden. O governo francês parece ter tido mais pressa na sua assinatura do que o gabinete de Saint James. O tratado de Versalhes, no seu artigo 18, previa a nomeação imediata de comissários para o estabelecimento de um acordo comercial. Mas o governo inglês gostaria de deixar o artigo 18 adormecer em seus arquivos[343]. O impulso veio do lado francês, talvez no desejo de consolidar a paz, mas também pelo desejo de pôr fim a um enorme contrabando entre os dois países que enriquecia os *smugglers* sem sequer fazer baixar os preços. Alfinal, as alfândegas dos dois países viam-se privadas de receitas importantes, que teriam sido bem-vindas dada a adversidade financeira acarretada, tanto para a França como para a Inglaterra, pela dispendiosa guerra da América. Em suma, a França tomou a dianteira. Não, escrevia já em janeiro de 1785 J. Simolin, o embaixador de Catarina II em Londres, a Inglaterra não está "reduzida a aceitar os termos que lhe quiserem prescrever" e aqueles que achavam isso "antes de ver as coisas com seus olhos", como Rayneval, que negociava em Londres para a França, "enganavam-se como ele". Com uma certa vã jactância, Pitt, uma vez concluído o acordo, "dirá em pleno Parlamento que o tratado comercial de 1786 era uma verdadeira revanche do tratado de paz de Versalhes"[344]. O historiador, infelizmente, não tem a possibilidade de julgá-lo restrospectivamente sem hesitar. O acordo de 1786 não é um bom teste do confronto entre as economias inglesa e francesa, tanto mais que o tratado não começará a ser aplicado antes do verão de 1787[345] e, em vez de durar os doze anos previstos, será denunciado pela Convenção de 1793. A experiência não durou tempo suficiente para ser concludente.

A se acreditar nas testemunhas francesas, juízes e partes, os ingleses usam de artimanhas e fazem o que lhes apetece. Na entrada dos portos franceses, subavaliam o preço das mercadorias que levam e aproveitam a confusão, a inexperiência e a venalidade dos alfandegueiros franceses. Tanto fazem, que o carvão inglês nunca chega à França em navios franceses[346]; lançaram também direitos elevados sobre a saída de mercadorias inglesas a bordo de barcos franceses, de tal forma que "dois ou três pequenos brigues franceses que estão aqui no rio [de Londres] têm dificuldade de conseguir, em seis semanas, arranjar mercadorias de retorno suficientes para não serem obrigados a voltar vazios"[347]. Mas não é esse um velho hábito inglês? Em 1765, o *Dictionnaire* de Savary já assinalava como característica própria "do gênio da Nação inglesa" o não permitir "que alguém estabeleça nela comércio

recíproco. Também é preciso admitir que a maneira como os mercadores estrangeiros são recebidos na Inglaterra, as taxas extraordinárias e excessivas de entrada e saída que são obrigados a pagar e as afrontas que sofrem de modo algum os convidam a [...] lá estabelecer boas relações"[348]. Portanto, os franceses não devem ter-se admirado pelo fato de, após o tratado de Eden, "o sr. Pitt, acreditando realizar uma ação política porque imoral, diminuir, contra o espírito do tratado, a taxa de entrada dos vinhos portugueses, na mesma proporção em que diminuíra as dos nossos". "Melhor faríamos em beber nosso vinho!", diz retrospectivamente um francês[349]. No outro sentido, é verdade que muitos vinhos medíocres[350] foram importados por especuladores franceses, que supunham, precipitadamente, que o cliente inglês não fosse entendido na matéria.

Seja como for, é óbvio que o decreto de aplicação do tratado, de 31 de maio de 1787, que abria amplamente nossos portos ao pavilhão inglês, trouxe a chegada maciça de navios e uma avalanche de produtos britânicos, tecidos, algodões, ferragens e mesmo grande quantidade de cerâmica, o que motivou na França vivas reações, sobretudo nas regiões têxteis, na Normandia, na Picardia, onde os cadernos de reclamações de 1789 pedem "a revisão do tratado de comércio". O mais forte protesto exprime-se nas famosas *Observations de la Chambre de Commerce de Normandie sur le traité entre la France et l'Angleterre* (Rouen, 1788). Com efeito, a entrada em vigor do tratado coincidia com uma crise da indústria francesa, em plena modernização em certas regiões, Rouen, por exemplo, mas sofrendo ainda, no seu conjunto, de estruturas vetustas. Na França, havia quem ainda se deixasse embalar pela esperança de que a concorrência inglesa precipitasse as necessárias transformações, alimentasse o movimento que já aclimatara na França certos aperfeiçoamentos da indústria inglesa (como para a fiação do algodão em Darnétal ou em Arpajon). Escreve de Londres o sr. d'Aragon, em 26 de junho de 1787: "Apercebo com prazer que uma multidão de operários ingleses de todos os tipos procuram ir estabelecer-se na França. Se os incentivarem, não duvido de que atrairão seus amigos. Há entre eles muitos com mérito e com talento"[351].

Mas, com o início da Revolução Francesa, surgem novas dificuldades, o câmbio em Londres sofre "movimentos convulsivos": 8% já de perda, em maio de 1789, por causa de uma fuga de capitais franceses; em dezembro, atingiam-se os 13%[352], a continuação foi ainda menos brilhante. Embora esse tombo tenha momentaneamente desenvolvido as exportações francesas para a Inglaterra, por certo atrapalhou os circuitos comerciais. Para julgá-lo, necessitaríamos de estatísticas. Em vez disso, temos memoriais, panegíricos. É o caso de uma tal *Mémoire sur le traité de commerce avec l'Angleterre en 1786*[353], redigida muito tempo depois da assinatura do acordo, depois de 1798 e *provavelmente* por Dupont de Nemours. Tenta demonstrar que o tratado poderia ter sido um sucesso (é admitir, implicitamente, que não o foi). Ao onerar a entrada de mercadorias com taxas que iam até 10% ou 12%, tínhamos protegido eficazmente "nossos fabricos", tanto mais que, para introduzir suas mercadorias, "os ingleses tinham tarifas falsas que não podiam ser menores do que 6%, donde resultava, contra eles, um adiantamento de 18%..." Essa barreira de 18% era uma proteção suficiente de nossa indústria contra as importações inglesas. Aliás, para os tecidos de lã "finos" não houve "a menor reclamação por parte dos fabricantes de Sedan, Abbeville, Elbeuf; até consta[354] que

prosperaram...". Também não há protestos do lado "das lãs ordinárias, especialmente as do Berry e de Carcassonne...". Em suma, o setor dos lanifícios suportou a concorrência sem sofrer muito com isso. O mesmo não se passou com o algodão. Mas teria bastado mecanizar a fiação. Era a opinião de "Holker le père", inglês de origem, então inspetor-geral das nossas manufaturas. Dizia ele: "Estabeleçamos como [os ingleses] máquinas de fiação e fabricaremos tão bem quanto eles". Resumindo: a concorrência inglesa poderia ter dado a necessária fustigada numa modernização francesa já engatilhada — mas faltava, diríamos uma vez mais, prosseguir a experiência. Teria sido necessário sobretudo que a Inglaterra não tivesse conquistado seu último e principal trunfo: o monopólio de um mercado ilimitado, o do mundo inteiro, durante as guerras da revolução e do império.

Desse ponto de vista, os argumentos dos que atribuem à Revolução Francesa, depois às guerras napoleônicas, a responsabilidade pelo atraso econômico da França no princípio do século XIX têm um certo peso. Mas há muitas outras provas além do duvidoso tratado de Eden para se afirmar que antes de 1786 os dados estavam lançados, que a Inglaterra já tinha ganho o domínio da economia mundial. Basta ver como Londres impõe as suas condições comerciais à Rússia, à Espanha, a Portugal, aos Estados Unidos; a maneira como, afastando os rivais, a Inglaterra reconquistou, depois de Versalhes, o mercado das suas antigas colônias do Novo Mundo, sem esforço e para maior surpresa e vivo descontentamento dos aliados da América; a maneira como a Inglaterra atravessa as águas agitadas da conjuntura desfavorável que se seguiu a 1783; a ordem e a sensatez que Pitt reintroduz nas finanças[355]; o contrabando do chá descartado em 1785; e, no ano anterior, a votação do *East India Bill*[356] que assinala o início de um governo mais honesto na Índia inglesa. Sem falar no advento da Austrália inglesa, quando, no final de 1789, a flotilha do comodoro Philipps "transporta para Botany Bay os primeiros malfeitores que o governo envia para lá"[357]. A tese de Robert Besnier tem todas as probabilidades de estar certa: a Inglaterra, "derrotada na América, renunciou a obter uma vitória militar de usura para conservar e alargar os seus mercados"; sacrificou qualquer desejo de vingança pela salvaguarda "do seu desenvolvimento e da sua superioridade econômicos"[358].

Quanto à França, cai de Caribde para Sila. No tempo de Colbert e de Luís XIV, não conseguia sair das malhas da Holanda. Agora está presa nas malhas inglesas. Tal como na véspera ou na antevéspera em Amsterdam, a França só respira através de Londres o ar do vasto mundo. Certamente isso não deixa de ter suas vantagens ou comodidades. Talvez nunca o comércio francês com a Índia tenha sido tão frutuoso como depois do dia em que perdemos o distante continente. Mas estas vantagens foram episódicas.

A estatística esclarece mas não resolve o problema

Pode a rivalidade anglo-francesa, no cerne da história mundial do século XVIII e do princípio do século XIX, ser esclarecida, ou mesmo resolvida pelos números, ou melhor, pela comparação dos números? A operação, que nunca fora ten-

Em dezembro de 1792, para este caricaturista inglês, a superioridade inglesa é gritante: imposto ou não, quem come melhor? (B.N.)

tada com seriedade, acaba de ser abordada por dois historiadores ingleses — Peter Mathias e Patrick O'Brien — na Semana de Prato 1976[359]. Estamos assim diante de uma prova da realidade de início desconcertante, depois esclarecedora, embora decerto ainda incompleta. Desconcertante porque ao longo de todo esse estudo, fica revelada uma certa superioridade da França. Como dizia um historiador francês na discussão que se seguiu a essa sensacional exposição em Prato, era a França, então, que deveria ter levado a melhor na competição mundial e visto florescer no seu seio a Revolução Industrial! Ora, sabemos, sem possibilidade de erro, que não foi assim. De modo que o problema da vitória inglesa surge a nossos olhos sob um aspecto novo e incisivo. E não temos uma solução segura.

As duas curvas que nos são propostas, a do crescimento inglês e a do crescimento francês de 1715 a 1810 — mesmo limitadas às *quantidades globais da produção física* —, estabelecem que a economia francesa do século XVIII cresceu mais depressa do que a inglesa e que o valor desta é superior ao valor daquela. O problema foi simplesmente invertido. Com efeito, o volume da produção francesa passa de 100, em 1715, para 210, em 1790-1791; 247, em 1803-1804; 260 em 1810. Entretanto, a inglesa passa de 100 em 1715 para 182 em 1800. A distância é considerável, mesmo levando-se em conta que a Inglaterra é, nessa contabilidade, duplamente subestimada: 1º atendo-nos à contabilidade da *produção física*, deixamos de

lado os serviços; ora, nesse setor, a Inglaterra certamente superava em muito a França; 2º é provável que a França, deslanchando mais tarde, tenha tido uma progressão mais rápida, portanto com vantagem em relação ao outro corredor.

Mas se nos referirmos ao valor das produções globais, expressas em libras tornesas ou em hectolitros de trigo, a distância volta a ser considerável. Na balança da produção, a França é o gigante — o gigante que não ganha (e este é o problema a ser explicado), mas inegavelmente o gigante. T. J. Markovitch[360], portanto, não é suspeito de parcialidade para com a França quando afirma insistentemente que a indústria têxtil francesa era, no século XVIII, a primeira do mundo.

Numa outra tentativa de comparação, poderíamos partir dos orçamentos. Um curto artigo da *Gazette de France* de 7 de abril de 1783 dá os montantes respectivos dos orçamentos europeus que um "calculador político" (cujo nome não ficamos sabendo logo) transformou em libras esterlinas para os tornar comparáveis. A França vem à frente com 16 milhões de libras esterlinas, a Inglaterra a segue ou até está a seu lado, com 15 milhões. Se aceitássemos haver uma correlação análoga (seja ela qual for), nos dois países, entre o orçamento, isto é, o montante dos impostos, e o PNB, encontraríamos seus PNB quase iguais. Mas justamente as tensões fiscais, na França e na Inglaterra, não são as mesmas e é isso que nos asseguram nossos colegas ingleses: a coleta de impostos é, nessa data, a norte da Mancha, 22% do PNB contra 10% em França. Há portanto, se esses cálculos estiverem corretos, e há alguma probabilidade de que estejam, uma punção fiscal dupla na Inglaterra com relação à França. Isso contradiz as afirmações costumeiras dos historiadores, que imaginam uma França assoberbada de impostos por um monarca absoluto. E também dá razão, curiosamente, a um relatório francês do início do século (1708), em plena Guerra da Sucessão da Espanha: "Depois de ter visto os subsídios extraordinários que os súditos pagam na Inglaterra, é preciso admitir que somos muito felizes por estarmos na França"[361]. Afirmação decerto precipitada e proferida por um privilegiado. Com efeito, ao contrário do inglês, o contribuinte francês está submetido a um pesado encargo "social", em benefício dos senhores e da Igreja. E é esse imposto social que limita de antemão o apetite do Tesouro real[362].

Isso não impede que o PNB da França seja duas vezes superior ao da Inglaterra (França 160 milhões de libras esterlinas, Inglaterra 68). Por mais aproximado que seja o cálculo, a distância entre os dois valores é tal que, mesmo levando em conta o PNB da Escócia e da Irlanda, ela não seria eliminada. Nessa comparação, a França ganha por sua extensão e sua população. A proeza está em a Inglaterra conseguir estar em igualdade orçamentária com quem é maior do que ela. É a rã que, contrariando a lição da fábula, consegue ficar do tamanho do boi.

Tal proeza só é compreensível à luz do rendimento *per capita*, por um lado, e da estrutura fiscal, por outro. O imposto *direto*, que constitui na França a maior parte da carga fiscal, é sempre, política e administrativamente, mal acolhido e difícil de aumentar. Na Inglaterra, é a taxação *indireta* de muitos produtos de consumo (incluindo o consumo de massas) que forma a grande maioria dos impostos (70% de 1750 a 1780). Ora, esse imposto indireto é menos visível, mais fácil de se dissimular nos próprios preços e mais produtivo, tanto mais que o mercado nacional é mais amplamente aberto do que na França, e o consumo passa mais geralmente pelo mercado. Enfim, mesmo aceitando a distância entre os PNB propostos acima

(160 e 68 milhões de libras esterlinas), sendo a relação entre as populações de 1 para 3 a favor da França, a Inglaterra obviamente ganha a corrida do rendimento *per capita*: França 6, Inglaterra 7,31. A diferença é notável, embora não tão grande quanto a julgavam os caricaturistas ingleses, habituados a representar o inglês com os traços de um grande e robusto John Bull e o francês como um magricela. Seria pelo fato de a imagem ter acabado por se impor a ele ou por reação nacionalista que Louis Simond[363], um francês que se tornou americano, se dizia impressionado, em Londres, em 1810-1812, com a baixa estatura dos ingleses com quem se cruzava na rua? Em Bristol, os recrutas lhe pareciam de estatura bem modesta e só os oficiais eram favorecidos por seus olhos!

O que concluir, então? Talvez tenhamos subestimado o crescimento da França no século XVIII: nessa altura, ela recupera uma parte do seu atraso, talvez com todos os inconvenientes das transformações estruturais que um crescimento acelerado geralmente produz. Mas também a riqueza maciça da França não superou a riqueza "*artificial*", como diria Accarias de Sérionne, da Inglaterra. Mais uma vez o elogio do *artificial*. Se não me engano, a Inglaterra, mais do que a França, terá vivido sob tensão, ao longo dos anos. Mas foi essa tensão que alimentou o gênio de Albion. E, finalmente, não esqueçamos o circunstancial, que desempenhou seu papel nesse longuíssimo duelo. Se a Europa conservadora e reacionária não tivesse servido à Inglaterra, trabalhado por ela, a vitória sobre a França revolucionária e imperial talvez se tivesse feito esperar. Se as guerras napoleônicas não tivessem afastado a França das trocas mundiais, a Inglaterra teria tido mais dificuldade em impor sua férula ao mundo.

Capítulo 5

O MUNDO A FAVOR DA EUROPA OU CONTRA ELA

Deixemos às suas querelas os grandes da economia-mundo européia, Albion, a França de Vergennes e seus comparsas, cúmplices ou rivais, para tentarmos enxergar melhor o resto do mundo, isto é:

— a grande Europa marginal do Leste, essa economia-mundo que durante muito tempo foi a Moscóvia e mesmo a Rússia moderna, até a época de Pedro, o Grande;

— a África Negra, que um tanto precipitadamente é chamada primitiva;

— a América, que lentamente mas com segurança vai se europeizando;

— o Islã, no declínio do seu esplendor;

— por fim, o enorme Extremo Oriente[1].

Gostaríamos de enxergar essa não-Europa[2] em si, mas, antes do século XVIII, não poderíamos compreendê-la fora da sombra projetada sobre ela pelo Ocidente europeu. Já então todos os problemas do mundo se colocam do ponto de vista do eurocentrismo e poderíamos, embora de um ponto de vista estreito e enganador, descrever a América como um sucesso quase completo da Europa; a África Negra como um sucesso mais incipiente do que parece; o duplo caso, contraditório e análogo, da Rússia e do Império Turco como sucessos em via de elaboração muito lenta mas inelutável; o Extremo Oriente, das margens do mar Vermelho, da Abissínia e da África do Sul até a Insulíndia, a China e o Japão, como um sucesso discutível,

mais brilhante do que real: reconhece-se por certo aí toda a Europa, mas porque a vemos de maneira ilusoriamente privilegiada. Se fizéssemos nosso pequeno continente derivar até o meio das terras e dos mares da Ásia, ele ficaria completamente perdido. E, no século XVIII, ainda não tinha adquirido o enorme poder industrial que anularia temporariamente essa desproporção.

Em todo caso, é do mundo inteiro que a Europa já extrai uma notável parte da sua substância e da sua força. E é esse suplemento que a coloca acima de si mesma, diante das tarefas que encontra no caminho do seu progresso. Sem essa ajuda constante, teria sido possível sua Revolução Industrial — a principal chave do seu destino —, a partir do fim do século XVIII? A questão se coloca, seja qual for a resposta dos historiadores.

Coloca-se também a questão de saber se a Europa foi ou não de uma natureza humana, *histórica*, diferente do resto do mundo; se o confronto que este capítulo organiza, sublinhando contastes e oposições, permitirá ou não entender melhor a Europa, ou seja, o seu sucesso. Com efeito, as conclusões da viagem não serão num só sentido. Pois o mundo, como veremos, também se assemelha, nas suas experiências econômicas, à Europa. A defasagem é às vezes até muito tênue. Mas nem por isso deixa de existir essencialmente em razão de uma coerência, de uma eficácia européias que são talvez, afinal, resultado da sua relativa pequenez. Se a França, à escala da época, foi prejudicada por sua enorme dimensão relativamente à Inglaterra, o que dizer da Ásia, ou da Rússia, ou da América nascente, ou da África subpovoada, relativamente à Europa ocidental, minúscula e superagitada? A vantagem da Europa tem também a ver, como já vimos, com estruturas sociais características que favoreceram uma acumulação capitalista mais ampla, mais segura quanto a seu futuro, mais freqüentemente protegida pelo Estado do que em conflito com ele. Mas também é claro que, se essas superioridades, relativamente pequenas, não se tivessem traduzido em dominação, em todos os sentidos do termo, o avanço europeu não teria tido o mesmo brilho, nem a mesma rapidez, nem, sobretudo, as mesmas conseqüências.

AS AMÉRICAS OU A APOSTA DAS APOSTAS

As Américas, "periferia", "casca" da Europa? Essas duas fórmulas mostram bem a maneira como o Novo Mundo, a partir de 1492, foi entrando pouco a pouco, pessoas e bens, passado, presente e futuro, na esfera de ação e de reflexão[3] da Europa, a maneira como se integrou e acabou por assumir seu fantástico significado novo. Não será a América, que Wallerstein não hesita nem um instante em incluir na economia-mundo européia do século XVI, a explicação fundamental da Europa? Não foi esta que descobriu, "inventou"[4] a América e celebrou a viagem de Colombo como o maior acontecimento da história "desde a criação"?[5]

Decerto Friedrich Lütge e Heinrich Bechtel[6] tenham razão em minimizar os *primeiros* efeitos da descoberta do Novo Mundo, sobretudo na perspectiva da história alemã. Mas, uma vez entrada na vida da Europa, a América foi pouco a pouco alterando todos os seus dados profundos, até mesmo reorientou sua ação. Ignace Meyerson[7] pretende, seguindo alguns outros, que o indivíduo é o que ele faz, que ele se define e se revela precisamente por sua ação, que "o ser e o fazer" são uma só coisa; então, eu diria que a América é o fazer da Europa, a obra através da qual ela revela melhor o seu ser. Mas uma obra de realização e de consumação tão lentas, que só adquire seu sentido quando vista em seu conjunto, na plenitude da sua duração.

A imensidão hostil mas favorável

Se a América descoberta pouco deu à Europa, de imediato, foi porque só fora, até então, parcialmente reconhecida e tomada pelo homem branco. E a Europa foi obrigada a reconstruí-la pacientemente à sua imagem para que ela começasse a corresponder a seus desejos. Essa reconstrução, obviamente, não se fez em um dia: houve mesmo, de início, uma certa insignificância, uma certa impotência da Europa diante da tarefa sobre-humana que se abria à sua frente e que ela enxergava mal. Com efeito, levou séculos a reconstituir-se, não sem imensas variantes e aberrações, do outro lado do Atlântico e precisou superar, um após o outro, uma série de obstáculos.

E logo de início os de uma natureza selvagem que "espicaça, abafa, assola, envenena, deprime"[8], os de uma abundância desumana de espaço. Um francês, em 1717, lamenta: "Os espanhóis têm [na América] reinos maiores do que a Europa inteira"[9]. É verdade. Mas essa imensidão terá atrapalhado suas conquistas. Trinta anos haviam bastado aos conquistadores para se imporem às frágeis civilizações ameríndias; todavia, essa vitória não lhes entregou mais do que um máximo de 3 milhões de km^2, aliás mal incorporados à sua dominação. Século e meio depois, em 1680, quando a extensão espanhola e européia começa a atingir sua plenitude, apenas metade do Novo Mundo foi tomada, talvez 7 milhões de km^2 em 14 ou 15[10].

39. INGLESES E HOLANDESES NA AMÉRICA DO NORTE EM 1660

A ocupação, dispersa e restrita à costa, ainda só abrange, em 1660, uma parte muito pequena do território a conquistar. A posição holandesa, em Nova Amsterdam e ao longo do Hudson, será abandonada pela paz de Breda de 1667. (Segundo Rein, Europäische Ausbreitung, *f. XVII)*

Portanto, uma vez submetidos grandes setores das civilizações ameríndias, tratou-se sempre de lutar contra um espaço vazio e populações ainda na idade da pedra, em que nenhum conquistador podia apoiar-se. As célebres incursões dos paulistas, já no século XVI, através da imensidão da América do Sul, à procura de ouro, de pedras preciosas e de escravos, não são conquista nem colonização: não deixam atrás de si mais vestígios do que o sulco de um navio no alto-mar. E o que descobrem os espanhóis, em meados do século XVI, ao chegar ao sul do Chile? O vazio quase absoluto. "Do lado de Atacama, perto da costa deserta, vêem-se terras sem

homens, onde ná há aves, nem animais, nem árvores, nem uma folhagem."[11] Assim canta Ercilla! A "fronteira", espaço vazio a ser submetido à presença dos homens, está constantemente no horizonte da história americana, tanto a leste do Peru como a sul do Chile, como em face dos *llanos* da Venezuela ou no interminável Canadá, ou através do *Far West* dos Estados Unidos ou na imensa Argentina do século XIX ou, ainda no século XX, no extremo oeste do Estado brasileiro de São Paulo[12]. Espaço: extenuante distância dos transportes, esgotamento das marchas intermináveis. No interior da Nova Espanha (o México), viaja-se de bússola ou de astrolábio na mão, como no alto-mar![13] No Brasil, Bueno da Silva e seu filho descobriram ouro no distante Goiás, em 1682; dez anos mais tarde, "em 1692, este parte de novo para Goiás com alguns companheiros; levam três anos para atingir as jazidas"[14].

As colônias inglesas, ainda pouco povoadas, dispersam-se, do Maine à Geórgia, por 2 000 km, "a distância de Paris a Marrocos". E os caminhos já abertos são sumários, quase só um traçado; quase não há pontes, poucos são os barcos. De maneira que, em 1776, "a notícia da declaração de Independência levou o mesmo tempo — 29 dias — a ir de Filadélfia a Charleston que de Filadélfia a Paris"[15].

Como qualquer dado natural, é verdade, a imensidão americana atua de várias maneiras, fala várias línguas; é freio, mas também estímulo; limitação, mas também libertação. Na medida em que é superabundante, a terra se avilta e o homem se valoriza. A América vazia só poderá *existir* se o homem se mantiver firme, encerrado em sua tarefa: a servidão, a escravatura, as velhas cadeias, renascem por si, como uma necessidade ou uma maldição imposta pelo excesso de espaço. Mas este é também libertação, tentação. O índio que foge dos seus patrões brancos dispõe de refúgios ilimitados. Os escravos negros, para escaparem às oficinas, às minas, às plantações, só têm que caminhar para as zonas montanhosas ou para as florestas impenetráveis. Em sua perseguição, imaginamos as dificuldades das entradas, as expedições punitivas através das florestas do Brasil, densas, sem estradas, que obrigam "o soldado a carregar nas costas armas, pólvora, balas... farinha, água potável, peixe, carne"[16]... O Quilombo de Palmares[17], a república de negros chimarrões cuja longa sobrevivência já citamos, é por si só, no território da Bahia, uma região talvez mais vasta do que Portugal inteiro.

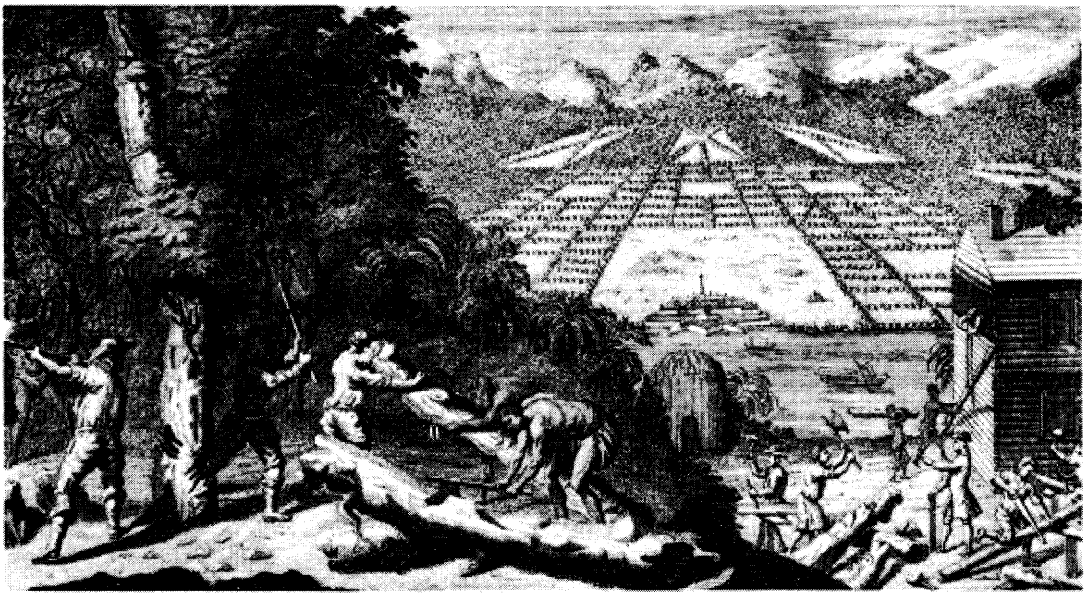
Quanto aos trabalhadores brancos, imigrantes mais ou menos voluntários, um contrato liga-os a um senhor raramente benevolente. Mas, terminado o contrato, as zonas pioneiras oferecem-lhes imensas terras novas. A América colonial está cheia de "fins de mundo", de "finisterras" em si assustadores, mas que bem valem os campos de solos leves que desempenham o mesmo papel a sul da taiga siberiana; e, tal como eles, são terras prometidas, uma vez que conferem a liberdade. É a grande diferença em relação à velha Europa do Ocidente, um "mundo cheio", diria Pierre Chaunu, sem vazios, sem terras virgens e onde a relação subsistência/população se reequilibra, quando necessário, pela fome e pela emigração para longe[18].

Mercados regionais ou nacionais

No entanto, pouco a pouco, o espaço foi tomado. Uma cidade esboçada, por modesta que seja, é um ponto ganho; uma cidade que cresce é uma vitória modesta,

mas uma vitória. Do mesmo modo, qualquer caminho reconhecido (quase sempre graças à experiência índia e aos víveres transportados pelo indígenas) significa um progresso, condição de outros progressos, especialmente de um abastecimento urbano mais fácil e da animação das feiras que surgem um pouco por toda a parte. Não falo apenas das feiras célebres sob o signo da economia internacional, em Nombre de Dios, Porto Belo, Panamá, Vera Cruz ou Jalapa, a caminho do México, mas das feiras locais e dos mercados modestos que surgem no meio do vazio — a feira das peles em Albany, para além de Nova York, por exemplo, ou as feiras de distribuição de San Juan de los Lagos e de Saltillo, que constituem grandes sucessos no norte do México[19].

Quando, a partir do fim do século XVII, um forte ímpeto de vida sacode o conjunto das Américas, completa-se uma primeira organização do espaço econômico. Na vasta América espanhola, individualizam-se *mercados regionais* (ou já nacionais), no próprio interior de divisões administrativas precocemente criadas, zonas quase vazias e que acabam por se encher de homens, estradas, comboios de animais de carga: é o caso do vice-reino do Peru, que não corresponde apenas ao Peru independente de hoje; da audiência de Quito, que virá a ser o Equador; da audiência de Charcas, atual Bolívia. Jean-Pierre Berthe[20] esboçou no âmbito da audiência mexicana da Nova Galiza, criada em 1548, a gênese do mercado regional que se constitui em torno da cidade de Guadalajara e da região próxima a ela. Quanto ao estudo de Marcello Carmagnani[21] sobre o Chile do século XVIII, talvez seja o melhor estudo existente sobre a formação de um mercado regional ou mesmo "nacional", tanto mais que se coloca no plano decisivo da teoria geral.



A construção de Savannah, na Geórgia. Frontispício do livro de Benjamin Martyn, Reasons for establishing the Colony of Georgia, *1733. (British Library)*

A marcação do espaço é uma operação lenta e, ao terminar o século XVIII, ainda havia — como ainda há hoje — terras vazias, afastadas das estradas, isto é, espaço para dar e vender através de toda a América. Daí a existência, até nossos dias, de numerosos itinerantes, a ponto de constituírem categorias de homens apelidados de um nome genérico, os *vadios* brasileiros, os *rotos* do Chile, os *vagos* do México. O homem nunca se enraizou (o que se chama enraizar) na imensidão americana. Nos meados do século XIX, *garimpeiros* em busca de diamantes e de ouro, perdidos no *sertão* brasileiro, chegam ao sul da Bahia, à zona atlântica de Ilhéus, para aí criarem plantações de cacaueiros, que ainda hoje lá estão[22]. Mas nem a exploração agrícola fixa os homens, sempre prontos a mudar-se, senhores, homens e animais todos juntos, como se o Novo Mundo tivesse dificuldade em suportar campesinatos enraizados como a Europa. O camponês típico do interior brasileiro de ontem e de hoje, o *caboclo*, desloca-se quase tão facilmente como o operário das fábricas modernas; o *peón* da Argentina, sem ser tão móvel como o *gaúcho* do século precedente, também gosta de viajar. Portanto, o homem apenas parcialmente toma o espaço; então, o animal selvagem, ainda no século XVIII, pulula na alegria de viver, sobretudo através da vasta e continental América do Norte, terra dos bisontes, dos ursos marrons, dos animais de pele e daqueles esquilos cinzentos — os mesmos do leste da Europa — que realizam, em massas compactas, através dos rios e das toalhas lacustres fantásticas migrações[23]. Os bovinos e os cavalos provindos da Europa, tendo voltado ao estado selvagem, multiplicam-se de maneira incrível, ameaçando destruir as culturas. A primeira fase da história européia do Novo Mundo oferece-nos a mais pitoresca das colonizações. Aliás, em grandes zonas da Nova Espanha que, com o refluxo da população indígena, se esvaziaram de habitantes, não foram os homens substituídos pelo gado selvagem?[24]

Servidões sucessivas

Nessas terras demasiado vastas, portanto, a raridade de homens foi o sempiterno problema. A América em construção precisava obter cada vez mais mão-de-obra, de fácil manutenção, barata, gratuita seria o ideal, para que se desenvolvesse a economia nova. O livro pioneiro de Eric Williams[25] marcou, de uma fez por todas, o vínculo de causa e efeito que liga a escravatura, a pseudo-escravatura, a servidão, a pseudo-servidão e o salariado, o pseudo-salariado do Novo Mundo à ascensão capitalista da velha Europa. Resumidamente, escreve: "A essência do mercantilismo é a escravatura"[26]. Marx o dissera de outro modo, numa "frase lampejo, de uma densidade histórica talvez única": "A escravatura dissimulada dos assalariados da Europa só podia se erigir sobre a escravatura sem qualificativo dos assalariados do Novo Mundo"[27].

Ninguém se espantará diante das penas desses homens da América, seja qual for a cor de sua pele; o seu penar não se explica apenas pelos senhores próximos das plantações, pelos responsáveis das minas, pelos mercadores prestamistas do *Consulado* da Cidade do México ou dos outros lugares, pelos rudes funcionários da Coroa da Espanha, pelos vendedores de açúcar ou de tabaco, pelos traficantes de

escravos, pelos capitães "especuladores" dos barcos mercantes... Todos desempenham seu papel, mas são, de algum modo, delegados, intermediários. Las Casas denunciou-os como únicos responsáveis pela "servidão infernal" dos índios; queria recusar-lhes os sacramentos, expulsá-los da Igreja; mas nunca contestou, pelo contrário, a dominação espanhola. O rei de Castela, *Apostol Mayor*, responsável pela evangelização, tem o direito de ser o *Imperador sobre muchos reyes*, o senhor dos soberanos indígenas[28]. Com efeito, a verdadeira raiz do mal está do outro lado do Atlântico, em Madri, em Sevilha, em Cádiz, em Lisboa, em Bordeaux, em Nantes, até em Gênova, certamente em Bristol, em breve em Liverpool, em Londres, em Amsterdam. É inerente ao fenômeno de redução de um continente à condição de *periferia*, imposta por uma força distante, indiferente aos sacrifícios dos homens, que age segundo a lógica quase mecânica de uma economia-mundo. No que diz respeito ao índio ou ao negro africano, a palavra genocídio não é despropositada, mas, na aventura, note-se que o homem branco não permaneceu completamente ileso; quando muito, terá escapado por pouco.

Com efeito, as servidões sucedem-se no Novo Mundo, tropeçando umas nas outras: a índia, encontrada localmente, resiste mal à fabulosa prova; a branca, a européia (refiro-me à dos *engagés* franceses, à dos *servants* ingleses), faz a transição, sobretudo nas Antilhas e nas colônias inglesas do continente; a negra, por fim, a africana, terá força para se enraizar, para se multiplicar contra tudo e contra todos; e é preciso acrescentar, para concluir, as imigrações maciças provindas de toda a Europa, nos séculos XIX e XX, que se aceleram, como que por acaso, na altura em que o abastecimento de homens da África fora ou iria ser interrompido. Nenhuma mercadoria, dizia-me o comandante de um navio francês em 1935, é mais cômoda de se transportar do que os migrantes da 4ª classe: ela embarca e desembarca sozinha.

A servidão índia só resistiu onde havia, para garantir sua permanência e seu emprego, a densidade das populações e a coerência das sociedades, a coerência que cria obediência e docilidade. Equivale a dizer unicamente na zona dos antigos impérios asteca e inca. Em outros lugares, as populações primitivas abateram-se por si mesmas, já no início da provação, tanto na imensidão do Brasil, onde o indígena do litoral foge para o interior, como no território dos Estados Unidos (as treze colônias antigas): "Em 1790, restavam 300 índios na Pensilvânia; 1 500 no Estado de Nova York; 1 500 no Massachusetts: 10 000 nas Carolinas[29]..." Também nas Antilhas, frente aos espanhóis, holandeses, franceses e ingleses, os indígenas foram eliminados, vítimas das doenças importadas da Europa e por não poderem ser utilizados pelos recém-chegados[30].

Pelo contrário, nas zonas povoadas que, de início, foram visadas pela conquista espanhola, o índio revelou-se presa fácil. Miraculosamente, sobreviveu às provações da conquista e da exploração coloniais: os assassinatos em massa, as guerras impiedosas, a ruptura dos vínculos sociais, a utilização forçada da sua "capacidade de trabalho", a mortalidade causada pelo transporte de barcos e pelas minas e, finalmente, as doenças epidêmicas levadas da Europa e da África pelos brancos e pelos negros. De 25 milhões de habitantes, o México central terá passado, calcula-se, para uma população residual de um milhão. A mesma derrocada "abissal" revela-se na ilha de La Española (Haiti), no Iucatã, na América Central, um pouco mais tarde

A cena representa provavelmente uma mobilização dos trabalhadores indígenas à frente das senzalas (que são os barracos dos escravos). Serve de vinheta ao mapa das três batalhas navais que opuseram holandeses e espanhóis unidos aos portugueses, em 13, 14 e 17 de janeiro de 1640. Mapa da Prefeitura de Paraíba e Rio Grande, gravado em 1647. B.N., Mapas e Plantas, Ge CC 1339, mapa 133. (Clichê B.N.)

na Colômbia[31]. Detalhe impressionante: no México, os franciscanos, no princípio da conquista, celebravam os ofícios nos adros das suas igrejas, de tão numerosas que eram as multidões dos seus fiéis; mas, a partir do fim do século XVI, a missa é oficiada no interior das igrejas, até em simples capelas[32]. Assiste-se a uma fantástica regressão, sem comparação possível com a Peste Negra, no entanto sinistra, que flagelou a Europa do século XIV. A massa indígena, todavia, não desapareceu, reconstituiu-se a partir dos meados do século XVII, e naturalmente em benefício dos senhores espanhóis. A exploração do índio prosseguiu com a pseudo-servidão das *encomiendas*, a criadagem das cidades e o trabalho forçado nas minas, designado pelo nome genérico de *repartimiento* e conhecido por *cuatequitl* no México, por *mita* no Equador, no Peru, na Bolívia e na Colômbia[33].

Contudo, na Nova Espanha, já no século XVI surgia o trabalho "livre" dos assalariados, favorecendo uma crise complexa. Para começar, na seqüência do refluxo das populações índias, revelaram-se verdadeiras *Wüstungen*, zonas desertas, como na Europa dos séculos XIV e XV. O território das aldeias índias retraiu-se em torno delas como couro de chagrém, e é no vazio criado espontaneamente ou fabricado pelas confiscações abusivas que se desenvolvem as grandes proprieda-

des, as *haciendas*. Ao índio que quer fugir às corvéias coletivas que lhe infligem tanto sua aldeia como o Estado em busca de mão-de-obra, é possível a evasão para as *haciendas* onde se desenvolve uma servidão de fato, onde mais tarde irá impor-se o recurso a trabalhadores assalariados; para as cidades onde os acolhem a criadagem e as oficinas de artesãos; para as minas, enfim, não as que ficam muito perto da Cidade do México, onde irá manter-se o trabalho forçado, mas mais ao norte, nos aglomerados que crescem em pleno deserto, de Guanajuato a San Luis de Potosí. Mais de 3 000 minas, às vezes minúsculas, se dispersam pela região, partilhando, no século XVI, 10 000 a 11 000 mineiros, cerca de 70 000 no século XVIII; os trabalhadores vinham de toda a parte, índios, mestiços, brancos que, aliás, se confundem. A introdução, depois de 1554-1556, do processo da amálgama[34] permitiu o tratamento do minério pobre, uma redução dos custos gerais, um aumento da produtividade e da produção.

Tal como na Europa, este pequeno universo de mineiros vive à parte, tanto patrões como trabalhadores são gastadores, desleixados, jogadores. Os trabalhadores têm uma espécie de prêmio — o *partido* — em função do minério produzido. Seus salários são relativamente muito altos, mas seu ofício é terrível (a pólvora não é usada antes do século XVII) e é uma população desordeira, violenta, cruel às vezes; bebe, diverte-se; não são só os "paraísos artificiais", de que fala, divertido, um historiador[35], mas a festa absurda e, acima de tudo, a necessidade obstinada de ostentação. No século XVII, tudo se agrava, como se a prosperidade fosse má conselheira. Acontece[36] um trabalhador ter, no fim de semana, 300 pesos no bolso. Gasta-os imediatamente. Um mineiro compra roupa de gala, camisas de tecido da Holanda. Outro convida 2 000 pessoas para uma farra às suas custas e dissipa os 40 000 que lhe tinha rendido a descoberta de uma mina. Assim gira sobre si mesmo esse mundo sempre intranqüilo.

Nas minas do Peru, as mais importantes da América do século XV, o espetáculo é menos teatral, na realidade menos alegre. A amálgama chega lá com atraso, em 1572, mas não será libertadora. Mantém-se o trabalho forçado da *mita* e Potosí continua sendo um inferno. Manter-se-á o sistema em razão de seu próprio sucesso? É possível. Só no fim do século Potosí perderá uma realeza que não mais recuperará, a despeito de um retorno da atividade, no século XVIII.

O índio acaba por carregar o fardo das primeiras grandes explorações do Novo Mundo a serviço da Espanha: as minas; a produção agrícola — pensemos na cultura do milho, chave da sobrevivência americana; as caravanas de mulas ou de lhamas sem as quais o metal branco e muitos outros produtos não circulariam, oficialmente de Potosí para Arica, clandestinamente do Alto Peru, por Córdoba, até o Rio da Prata[37].

Em contrapartida, onde só havia índios em sociedades tribais esparsas, a colonização européia teve que construir muito por conta própria: no Brasil, antes das plantações açucareiras; nas colônias francesas e inglesas do "continente" das Antilhas. Até chegarem os anos de 1670-1680, ingleses e franceses recorreram amplamente aos *engagés*, que é o termo francês, ou aos *identured servants* (criados com contrato devidamente registrado), o termo inglês. *Engagés* e *servants* são quase escravos[38]. Sua sorte em nada difere daquela dos negros que começam a chegar; como eles, foram transportados através do oceano nos porões, em pequenos barcos

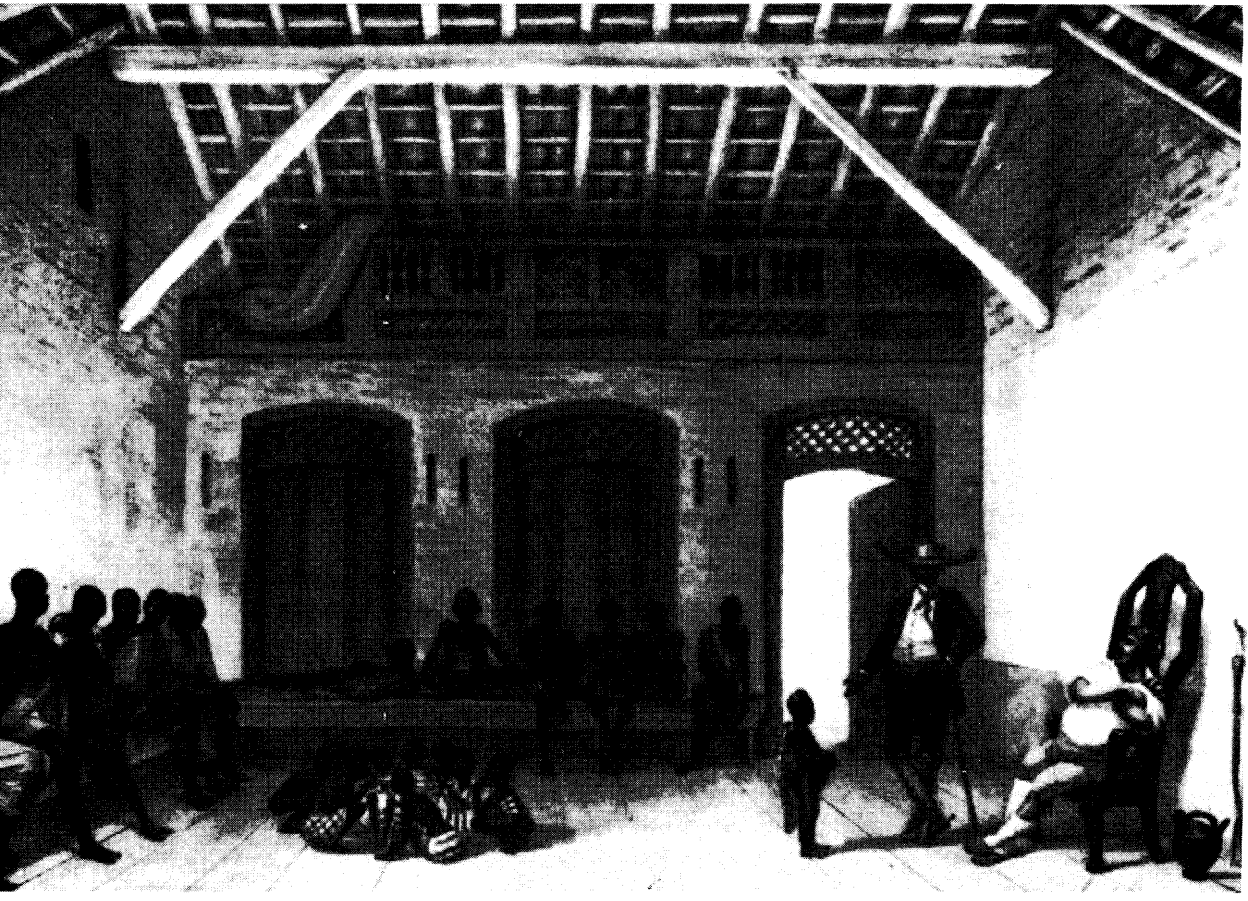
com falta de espaço e alimentação execrável. Além disso, quando chegavam à América a expensas de uma companhia, esta tinha o direito de se fazer reembolsar pelas despesas: os contratados eram então vendidos, nem mais nem menos do que escravos, examinados, apalpados como cavalos pelos compradores[39]. Claro que o *engagé* e o *servant* não são escravos por toda a vida, nem seus descendentes são escravos. Por isso, menos ainda o patrão se preocupa em cuidar deles: sabe que os perderá no final do contrato (36 meses nas Antilhas francesas, 4 a 7 anos nas possessões inglesas).

Tanto na Inglaterra como na França, todos os meios foram utilizados para recrutar os emigrantes necessários. Nos arquivos de La Rochelle foram encontrados mais de 6 000 contratos de *engagés*, referentes ao período de 1635 a 1715; metade dos recrutas vinha de Saintonge, do Poitou, do Aunis, províncias falsamente ricas. Para multiplicar os embarques, juntava-se a violência à publicidade falaciosa. Faziam-se devassas em certos bairros de Paris[40]. Em Bristol, prendiam-se, sem qualquer processo, homens, mulheres e crianças, ou então pesadas condenações multiplicavam os "voluntários" para o Novo Mundo, que desse modo escapavam à forca. Em suma, era-se condenado às colônias, como às galés! No tempo de Cromwell, houve embarques maciços de prisioneiros escoceses e irlandeses. De 1717 a 1779, a Inglaterra expediu para suas colônias 50 000 deportados[41], e um evangelista humanitário, John Oglethorpe, fundou, em 1732, a nova colônia da Geórgia, para acolher os numerosos presos por dívidas[42].

Uma longa, uma grande "servidão" branca, portanto. Eric Williams insiste nesse ponto porque, na sua opinião, as servidões na América se sucedem e, de certo modo, se determinam: cessa uma, outra se instala. A sucessão não se processa automaticamente, mas, em geral, a regra é clara. A servidão branca só interveio na medida em que faltava a indígena, e a escravidão negra — prodigiosa projeção da África na direção do Novo Mundo — só se desenvolveu em decorrência da insuficiência do trabalho indígena e da mão-de-obra importada da Europa. Onde não se utilizava o negro — por exemplo, nas culturas do trigo ao norte de Nova York — o *servant* permanece até o século XVIII. Foi assim que atuou uma exigência colonial que determinou mudanças e seqüelas por razões econômicas, não raciais; não tiveram "nada a ver com a cor da pele"[43]. Os "escravos" brancos são substituídos porque tinham o defeito de o ser a título temporário; e talvez fossem caros demais, quanto mais não fosse por causa da sua alimentação.

Esses *engagés* e esses *servants*, uma vez libertos, desbravaram e conquistaram para a agricultura pequenas propriedades consagradas ao tabaco, ao índigo, ao café, ao algodão. Mas depois perderam, com freqüência, o desafio frente às grandes plantações, nascidas da cultura conquistadora da cana-de-açúcar, empreendimento caro, portanto capitalista, que exigia um grande volume de mão-de-obra e material, para não dizer um capital fixo. E, nesse capital fixo, o escravo negro teve seu lugar. A grande propriedade açucareira eliminou a pequena propriedade que, no entanto, ajudara a lançá-la: o terreno conquistado, desmatado pelo pequeno desbravador, favorece efetivamente a instalação de plantações. Ainda nos anos 30 deste século, o mesmo processo era visível nas zonas pioneiras do Estado de São Paulo, onde uma pequena propriedade temporária preparava o terreno para as vastas *fazendas* de café que acabaram por substituí-la.

Nos séculos XVI e XVII, com a grande propriedade (grande relativamente), multiplica-se o escravo negro que é sua condição *sine qua non*. Após o recuo dramático da população índia, o processo econômico que abre a América às populações africanas funciona por si: "Foi o dinheiro, e não as paixões, boas ou más, que urdiu a trama"[44]. Mais forte do que o índio (um negro, dizia-se, vale por quatro índios), mais dócil, mais dependente uma vez que separado da sua comunidade de origem, o escravo africano é comprado como uma mercadoria, até por encomenda. O tráfico dos negreiros permitirá a instauração de plantações de açúcar enormes para a época, nos limites do que permitia o transporte por carroça da cana que, assim que era cortada, precisava, para não se estragar, ser levada para ao engenho e triturada sem demora[45]. Nessas grandes empresas cabia um trabalho regular, bem



Gravura que ilustra Voyage pittoresque et historique au Brésil *(1834), de J.-B. Debret, com seus próprios comentários (pp. 78-79). Na rua do Val-Longo, no Rio de Janeiro, esta loja de escravos é um "verdadeiro entreposto", para onde os negros, chegando da costa da África, são levados pelos seus proprietários. O lojista, sentado num cadeirão, discute com um mineiro (um proprietário de Minas Gerais) a compra de uma criança. O desvão gradeado, ao fundo, serve de dormitório aos negros que para lá sobem por uma escada. Não há janelas, salvo algumas frestas. E Debret conclui: "Assim é o bazar onde se vendem homens." (Clichê B.N.)*

dividido, monótono, sem grande qualificação, com exceção de três ou quatro funções de técnicos, de trabalhadores qualificados.

A docilidade, a permanência, a força da mão-de-obra negra fizeram dela a ferramenta mais barata, mais eficaz, em breve a única procurada. Quando, na Virgínia e em Maryland, o tabaco, anteriormente cultivado por pequenos proprietários brancos, conhece um grande impulso entre 1663 e 1699[46] — a exportação multiplica-se por seis —, é porque houve a passagem do trabalho branco para a mão-de-obra negra. Ao mesmo tempo, como seria de prever, instaurou-se uma aristocracia semifeudal, brilhante, culta, abusiva também. O tabaco cultivado em grande escala para exportação, tal como o trigo na Sicília ou na Polônia, o açúcar no Nordeste brasileiro ou nas Antilhas, criou uma mesma ordem social. A causas idênticas correspondem resultados análogos.

Mas o negro foi utilizado para muitas outras tarefas. Por exemplo, a exploração do ouro no Brasil, que começa com os últimos decênios do século XVII, resulta da incorporação de milhares de escravos negros no coração de Minas Gerais, de Goiás e do sertão da Bahia. E, se os negros não vão servir nas minas de prata dos Andes ou do norte da Nova Espanha, é porque (razão de peso) são mais caros no interior do continente, depois de uma viagem interminável, do que no litoral atlântico, e não apenas, como já se disse, porque o frio das alturas montanhosas (que desempenhou seu papel) os impedisse de fazer o duro trabalho das minas.

As mãos-de-obra servis da América, com efeito, foram mais intercambiáveis do que se diz. Os índios podem ser exploradores de ouro, também o são ao redor de Quito. Deixemos de lado, também, as tolices sobre a impossibilidade que o branco teria de viver e trabalhar com suas mãos nos trópicos (como, entre outros mil, pensava Adam Smith)[47]. Os *engagés* ou os *servants* lá trabalharam muito no século XVII. Há mais de cem anos os alemães se instalaram em Seafort, na Jamaica: lá vivem e trabalham até hoje. Aterradores italianos abriram o canal do Panamá. E na Austrália tropical, no Norte, a cultura da cana é inteiramente assegurada pelos brancos. Também no sul dos Estados Unidos a mão-de-obra branca recuperou um grande espaço, ao passo que os negros emigraram para o Norte, de clima rude, e, sem se dar melhor nem pior, vivem em Chicago, em Detroit ou em Nova York. Então, se o clima que, repita-se, seja como for desempenhou seu papel, não foi o único fator a determinar a distribuição e a implantação dos homens no Novo Mundo, foi evidentemente a história que disso se encarregou, a história complicada da exploração européia, mas também, antes dela, o passado poderoso dos ameríndios que, com os sucessos inca e asteca, marcou de antemão no solo americano, de forma indelével, a permanência ameríndia. A história acabou por deixar sobreviver até nós uma América índia, uma América africana, uma América branca; misturou-as, mas insuficientemente, pois continuam hoje a se distinguir intensamente uma da outra.

A favor da Europa

Quem não disse que a América foi obrigada a repetir a Europa? É verdade apenas em parte, mas o suficiente para não seguirmos ao pé da letra Alberto Flores

Galindo[48], que pretenderia eliminar qualquer interpretação européia dos fenômenos americanos. De modo geral, a América teve de percorrer, por sua conta e como pôde, as longas etapas da história da Europa, sem lhes respeitar a ordem, é verdade, nem os modelos. Nela se encontram, embora misturadas, as experiências européias — Antiguidade, Idade Média, Renascimento, Reforma[49]... Conservei também a lembrança visual de zonas pioneiras americanas atuais que evocam, melhor do que qualquer descrição erudita, as zonas de desbravamento das florestas medievais da Europa no século XIII. Também algumas características das primeiras cidades européias do Novo Mundo e de suas famílias patriarcais reconstituem para o historiador uma antiguidade aproximada, meio verdadeira, meio falsa, mas inesquecível. Confesso-me também fascinado pela história daquelas cidades americanas que crescem antes dos campos, pelo menos ao mesmo tempo que eles. Permitem imaginar sob outra luz o grande e decisivo crescimento urbano da Europa dos séculos XI-XII, em que a maior parte dos medievalistas não quer ver mais do que o fruto lentamente amadurecido de um desenvolvimento agrícola, e não mercantil e urbano. E no entanto...

Seria sensato não ver nisso mais do que simples reminiscências, ao passo que a Europa controla o desenvolvimento do ultramar e lhe impõe suas regras? Na medida em que cada metrópole pretendia ter seu pedaço de América indiviso, impondo-lhe a observância dos "pactos coloniais" e o respeito pelas "exclusividades", as sociedades de além-Atlântico não conseguiam livrar-se de tutelas distantes e dos modelos insistentes da Europa, na verdade uma *genitrix* que vigiou de perto sua progenitura e que só no início teve momentos de desatenção, na obscuridade e na exigüidade das primeiras plantações. A Inglaterra e a Espanha deixaram crescer à vontade, como puderam e quiseram, suas primeiras Américas. Depois crescidos e prósperos, os filhos foram tomados em mãos e, tudo colocado em seu lugar, houve "centralização", como se diz, em favor das instituições metropolitanas.

Centralização natural, tanto mais bem aceita quanto era indispensável para a defesa das jovens colônias contra os ataques das outras potências européias. Ora, a rivalidade entre os que partilhavam o Novo Mundo mantinha-se acesa. Havia continuamente lutas nos confins terrestres e também ao longo dos intermináveis litorais da América.

Centralização facilitada também, com certeza, pelo fato de assegurar, no interior da colônia, a dominação da minoria branca e de esta se manter ligada às crenças, pensamento, línguas e maneiras de viver da já "velha" Europa. Na verdade pouco numerosa, mas eficaz, ativa, dominante, a aristocracia fundiária que detém o vale central do Chile, no século XVIII, são "umas 200 famílias"[50]. Em 1692, os ricaços de Potosí são um punhado de grandes personagens "vestidos de tecidos de ouro e prata, pois nenhuma outra roupa seria suficientemente boa para eles"[51]; o luxo de suas casas é inaudito. E quantos são os negociantes opulentos de Boston às vésperas da revolução de 1774? Ora, o que salva estes grupúsculos é, decerto, a passividade dos trabalhadores, acima de tudo, mas também a cumplicidade de uma ordem social que envolve tudo e que a Europa também tem interesse em manter custe o que custar.

É certo que estas sociedades se mostram mais ou menos dóceis, mais ou menos dependentes com relação às metrópoles. Mas a indisciplina, quando há indisciplina, nada altera em seu ser, em sua ordem e em suas funções, inseparáveis das ordens e das funções que são a ossatura das sociedades européias passadas ou presentes. As menos dóceis ou menos contidas dessas sociedades são as que não estão presas às grandes correntes das trocas intercontinentais, aquelas "cuja economia medíocre... não é arrastada por um produto dominante"[52], por uma produção telecomandada através do Atlântico[53]. Essas sociedades e economias, que interessam pouco aos negociantes da Europa e deles não recebem nem investimentos nem encomendas, mantêm-se pobres, relativamente livres e relegadas à auto-suficiência. É o caso do Peru pastoril do outro lado dos Andes, acima das densas florestas da Amazônia; é o caso da zona senhorial dos *llanos* da Venezuela, onde os *encomenderos* não se deixaram emascular pelo governo autoritário de Caracas; é o caso do vale de São Francisco, o "rio das manadas" mais que semi-selvagens do interior do Brasil, onde um senhor feudal, Garcia de Rezende, possui terras tão vastas, ao que se diz (mas praticamente vazias), quanto toda a França de Luís XIV; é ainda o caso de qualquer cidade suficientemente perdida no espaço americano, suficientemente isolada para ser obrigada, mesmo que não tenha qualquer prurido de independência, a governar-se sozinha. No fim do século XVII, ainda no século XVIII, São Paulo, a antiga capital dos primeiros *bandeirantes*[54], permanece como um exemplo dessas independências forçadas. Escrevia Accarias de Sérionne em 1766: "Os portugueses têm poucos estabelecimentos no interior do Brasil; a cidade de São Paulo é o que consideram como o mais importante. [...] Essa cidade está a mais de doze horas das terras..."[55]. Diz Coreal: "É uma espécie de República, composta originalmente por toda a sorte de gente sem fé e sem lei."[56] Os "paulistas" consideram-se um povo livre. Na verdade, é um ninho de vespas: correm as estradas do interior e, embora abasteçam os campos de mineiros, também assaltam as aldeias índias das missões jesuíticas da margem do Paraná, chegando a levar suas incursões até o Peru e a Amazônia[57] (1659).

No entanto, abundam economias obedientes ou domesticadas. Com efeito, como a Virgínia, com seu tabaco, a Jamaica, com seu açúcar, poderiam fazer pé firme se viviam das compras do mercado inglês e do crédito de Londres? Para a independência das colônias da América será necessária toda uma série de condições prévias, na verdade difíceis de reunir. E mais o favor das circunstâncias, como demonstrará a primeira grande revolução antieuropéia, a das colônias inglesas, em 1774.

Mais, finalmente, uma força autônoma suficiente para que a ordem colonial possa em seguida se manter, evoluir por si, dispensando o concurso da metrópole. Não está essa ordem em perigo permanente? Os plantadores da Jamaica vivem no terror das sublevações de escravos; o interior do Brasil possui as suas "repúblicas" de escravos fugidos; índios "*bravos*"[58] ameaçam a linha essencial do istmo do Panamá; no sul do Chile, os araucanos são um perigo até o século XIX já avançado; na Louisiana, uma rebelião de índios, em 1709, exigiu o envio de um pequeno corpo expedicionário francês[59]...

Contra a Europa

Mas poderia o "pacto colonial" perpetuar-se sob o signo de desigualdades gritantes? As colônias só existiam para servir a riqueza, o prestígio, a força das metrópoles. Seu comércio, toda a sua vida estavam sob vigilância. Thomas Jefferson, futuro presidente dos Estados Unidos, dizia cruamente que as plantações da Virgínia eram "uma espécie de propriedade anexa a certas casas mercantis de Londres"[60]. Outro agravo: a Inglaterra ouviu, por muitas vezes, suas colônias queixarem-se de uma falta quase dramática de moeda. Essa falta nunca foi remediada: a metrópole pretendia manter com suas colônias uma balança positiva, portanto receber dinheiro, não fornecê-lo[61]. Sendo assim, por maior que fosse a paciência dos países inferiorizados, esse regime talvez não tivesse durado muito tempo se a realidade correspondesse literalmente aos regulamentos e às leis; se a distância — quanto mais não fosse, a extensão das viagens através do Atlântico — não tivesse sido criadora de uma certa liberdade; se a fraude, onipresente e irreprimível, não tivesse lubrificado as engrenagens.

Daí resultou um certo laxismo, uma tendência a deixar as coisas correrem. De forma que, sem grande alarde, certos ajustes e reequilíbrios instalavam-se por si sós, raramente reconhecidos no momento desejado e contra os quais, a seguir, não havia repressão possível. Assim, não havia alfândegas eficazes; a administração servia, não para executar estritamente ordens da metrópole, mas para ceder aos interesses locais e privados. Mais ainda, o impulso das trocas ajudava as economias americanas a se monetarizar, a proceder de modo a que uma parte dos metais preciosos da América, pela fraude ou apenas pela lógica dos mercados, lá ficasse em vez de ir para a Europa. "Antes de 1785, era comum ver a Igreja, no México, entrar em acordo com os camponeses para receber o dízimo em prata."[62] O detalhe por si só já é significativo. Do mesmo modo, o crédito, testemunho de uma evolução avançada, desempenhava seu papel até no interior perdido do Brasil. É verdade que lá o ouro mudava tudo: o *Conselho* de Vila Rica escrevia ao Rei, em 7 de maio de 1751, que muitos mineiros "devem com toda a evidência o preço dos escravos que possuem, de modo que aquele que, exteriormente, parece rico é na realidade pobre, ao passo que muitos que vivem como pobres são verdadeiramente ricos"[63]. Isso quer dizer que o dono de uma exploração de ouro trabalha com um adiantamento que lhe foi consentido pelos mercadores e que lhe serviu, especialmente, para comprar seus escravos. A mesma evolução nos países produtores de prata. Ao lermos a obra apaixonante de D. A. Brading sobre a Nova Espanha do século XVIII, no quadro prioritário da cidade de Guanajuato, na época a maior cidade mineira da América e do mundo, tem-se a impressão de que nela o crédito multiplica suas formas como que à vontade, sobrepõe-nas, combina-as, derruba o edifício construído para conceber outro, e assim sucessivamente.

A lição bem clara é que, em benefício dos comerciantes locais, iniciou-se uma acumulação não desprezível. Há mesmo, na América espanhola, mercadores crioulos tão ricos que se dirá, no fim do século XVIII, que a Espanha é uma colônia das suas colônias! Simples maneira de falar? Ou expressão de um ressentimento espanhol contra pessoas que não sabiam manter-se no lugar? Seja como for, por ocasião

das crises de independência, serão observados freqüentemente conflitos, vivas animosidades entre mercadores do Novo Mundo e capitalistas das metrópoles. Assim foi em Boston. Assim foi em Buenos Aires, onde os mercadores da praça, em 1810, quiseram romper com os negociantes de Cádiz. Assim foi nas cidades brasileiras, onde a hostilidade contra os mercadores portugueses passou ao ódio. No Rio de Janeiro, onde o assalto e o assassinato são moeda corrente, o mercador português com os dedos cobertos de anéis, que ostenta em sua casa a baixela de prata, é o inimigo execrado; atacam-no como podem e, à falta de outra vingança, com um sarcasmo feroz que faz dele um verdadeiro personagem de comédia, bronco, odioso, de vez em quando marido enganado. Seria fascinante fazer um estudo de psicologia social sobre aqueles que, em todos os territórios espanhóis da América, são chamados *chapetones* ou *gachupines*, designando homens recém-chegados da Espanha, com sua inexperiência, suas pretensões, e, muitas vezes, a fortuna já feita. Chegam para reforçar pequenos grupos já instalados que, no comércio, detêm os lugares dominantes. É assim que todo o México fica sob o domínio de mercadores oriundos das províncias bascas ou das montanhas atrás de Santander. Essas famílias de comerciantes mandam vir da Europa os sobrinhos, os primos, os vizinhos da sua terra natal, recrutam colaboradores, sucessores e genros. Os recém-chegados não têm dificuldade em ganhar a "corrida ao casamento". Em 1810, Hidalgo, o revolucionário mexicano que queria, como tantos outros, pôr termo à imigração *gachupina*, acusa-os de "desnaturados. [...] O que move toda sua agitação não é mais do que sórdida avareza.[...] Só são católicos por política, seu Deus é o dinheiro". *Su Dios es el dinero*[64].

A querela industrial

No plano industrial, tal como no plano mercantil, preparou-se há muito um conflito entre colônias e metrópole. A partir do fim do século XVI, uma crise prolongada tomou toda a América ibérica e talvez mesmo toda a América[65]. O capitalismo europeu está então, no mínimo, em dificuldade; no século XVII, portanto, foi necessário arranjar-se sozinho do outro lado do Atlântico. Os mercados regionais em vias de formação aumentam as suas trocas: os brasileiros obstinam-se em ir para as regiões andinas; o Chile alimenta o Peru de trigo; os navios de Boston levam para as Antilhas farinha, madeira, peixe da Terra Nova... E assim por diante. Surgem indústrias. Em Quito, em 1692, há "manufaturas de sarja e de algodão [...], tecidos grosseiros que servem para vestir o povo. São fornecidos ao Peru e ao Chile e mesmo à Terra Firme e ao Panamá, por Guayaquil, que é como que o porto de Quito [no Pacífico]. Também os levam por terra para o Popayan"[66]. Análogo desenvolvimento do têxtil verifica-se em Nova Granada, em Socorro[67], na província peruana de Cuzco e no Sul índio do México, em La Puebla[68]; no interior do que será a Argentina, especialmente "em Mendoza", diz o bispo Lizarraga, onde os índios que foram educados entre nós tecem um fio tão fino quanto o mais fino de Biscaia"[69]. Desenvolveu-se uma quantidade de outras indústrias de transformação dos produtos agrícolas ou de pecuária; por toda parte se fabrica sabão, lamparinas de sebo; por toda parte se trabalha o couro[70].

No século XVIII, uma oficina de bordados no Peru. As operárias são mestiças. Madri, Palácio Real, Libro Trujillo del Perú. (Foto Mas)

Instalada provavelmente nos anos difíceis do século XVII, numa época em que, com o desenvolvimento das grandes *haciendas*, uma grande parte da América se "feudaliza", iria esta indústria elementar alastrar-se como uma mancha de óleo quando a conjuntura voltasse a ser favorável? Para isso, teria sido necessário que a Europa renunciasse a seu monopólio manufatureiro, o que certamente não estava em suas intenções. A *lord* Chatham, atribuíam-se as seguintes palavras: "Se a América resolvesse fabricar uma meia ou um cravo de ferradura, gostaria de fazê-la sentir todo o peso do poder britânico"[71]. Palavras que, se foram realmente pronunciadas, dariam testemunho das intenções da Grã-Bretanha, mas também da sua ignorância das realidades ultramarinas: o Novo Mundo não se privava de fabricar aquilo de que precisava.

Em suma, a América inteira, ao envelhecer, atingiu seus próprios equilíbrios e organizou suas escapatórias. A América espanhola, mais do que as outras porções do Novo Mundo, encontrou nas redes de contrabando um suplemento de liberdade, fontes de lucro. O galeão de Manila, como todos sabem, é uma captura de metal branco americano em detrimento da Espanha, até da Europa, em benefício da distante China e dos capitalistas do *Consulado* da Cidade do México. Aliás, uma parte esmagadora das moedas e dos lingotes de prata destina-se, até o fim do século XVIII, não ao Rei Católico — que se tornou o parente pobre —, mas aos mercadores privados. Os mercadores do Novo Mundo recebem sua parte.

As colônias inglesas escolhem a liberdade

A contestação geral do Novo Mundo irromperá primeiro nas colônias inglesas da América. "Insurreição", a palavra é evidentemente forte demais para designar o *Tea Party* de Boston e o gesto daqueles homens que, em 16 de dezembro de 1774, disfarçados de peles-vermelhas, penetraram em três navios da Companhia inglesa das Índias ancorados no porto e lançaram ao mar seus carregamentos de chá. Mas com o incidente, em si insignificante, iniciava-se a ruptura entre as colônias — os futuros Estados Unidos — e a Inglaterra.

O conflito certamente teve origem no impulso econômico do século XVIII que ergueu as colônias inglesas bem como o resto da América, provavelmente até mais, pois estavam no cerne das trocas internas e externas.

O sinal dessa ascensão é, em primeiro lugar, a chegada contínua de imigrantes, operários ingleses, escoceses, camponeses irlandeses — estes últimos muitas vezes oriundos do Ulster e embarcados em Belfast. Nos cinco anos que precedem 1774, 152 barcos saídos dos portos irlandeses levaram "44 000 pessoas"[72]. A isso acrescentava-se uma forte colonização alemã. Entre 1720 e 1730, esta quase "germanizou [...] a Pensilvânia"[73], onde os *quakers* se encontravam em minoria diante dos alemães e ainda dos irlandeses católicos. A implantação germânica irá reforçar-se mais depois da independência, pois muitos mercenários alemães a serviço da Inglaterra escolherão, uma vez terminada a guerra, ficar na América.

Essa imigração é um verdadeiro "comércio de gente"[74]. Em 1781, "um grande comerciante gabava-se de ter importado, só ele, antes da guerra, 40 000 homens europeus: palatinos, suábios e alguns alsacianos. A emigração fazia-se pela Holanda"[75]. Mas são sobretudo os irlandeses que são objeto de um tráfico que se assemelha, queiramos ou não, ao tráfico negreiro e que a independência não interrompeu, pelo contrário. Um relatório de 1783 explica: "O comércio de importação da Irlanda, suspenso durante a guerra, retomou sua atividade com grandes benefícios para aqueles que o exercem. [Num barco, há] 350 homens, mulheres e crianças recém-chegados [que] foram contratados imediatamente. [O método é simples]: um capitão [de navio] propõe suas condições aos emigrantes em Dublin ou em outro porto da Irlanda. Os que podem pagar a passagem, normalmente à razão de 100 ou de 80 l[ibras] tornesas, chegam à América livres para tomar o rumo que lhes convier. Os que não podem pagar são transportados a expensas do armador que, para se fazer

reembolsar, publica, à chegada, que importou artesãos, jornaleiros, criados e que combinou com eles fornecer, por sua conta[76], seu serviço por um prazo que é geralmente de 3, 4 ou 5 anos para homens e mulheres, de 6 ou 7 anos para as crianças. Os últimos importados foram contratados à razão de 150 a 300[77] entregues ao capitão conforme o sexo, a idade e as forças. Os patrões ficaram apenas obrigados a alimentá-los, vesti-los e alojá-los. Expirado seu prazo de serviço, dão-lhes uma roupa e uma enxada e eles ficam absolutamente livres. Para o próximo inverno, esperavam-se 15 000 a 16 000, a maior parte irlandeses. Os magistrados de Dublin encontram grandes dificuldades em impedir as emigrações. Os empresários voltam os olhos para a Alemanha[78].

Por conseguinte, estabelece-se "uma migração corrente das costas [atlânticas] para as montanhas e mesmo para oeste. [...] Uma só habitação serve para todos, até que as haja construídas para cada uma [das famílias]". Os recém-chegados, assim que conseguem um certo desafogo, "vêm à Filadélfia pagar o valor dos terrenos" que lhes foram atribuídos e que são vendidos, geralmente, pelo governo da colônia [depois do Estado que lhe sucede]. Os colonos "muitas vezes [...] vendem essas novas terras e vão procurar em outro lugar outras terras incultas, que voltam a vender depois de as terem lavrado. Vários lavradores desbravaram sucessivamente até seis terrenos"[79]. Este documento do fim do século XVIII descreve bem o fenômeno já antigo da "fronteira" que atraía, no final de seu contrato, os imigrantes desejosos de fazer fortuna. Os escoceses, em particular, aventuravam-se nas florestas, por lá viviam à maneira dos índios, avançando sempre de zonas desbravadas para zonas a desbravar. Atrás deles, imigrantes menos aventurosos, muitas vezes alemães, ocupavam e exploravam o terreno conquistado[80].

Esse afluxo de homens às terras e às florestas do Oeste acompanha e suscita um ímpeto econômico generalizado. Os observadores têm a impressão de assistir a uma explosão biológica; os americanos, dizem eles, "fazem o máximo de filhos possível. As viúvas com muitos filhos têm a certeza de voltar a se casar"[81]. Essa alta natalidade aumenta o fluxo populacional. A esse ritmo, mesmo as regiões ao norte da Filadélfia foram pouco a pouco deixando de ser de povoamento inglês quase sem mistura. E, como escoceses, irlandeses, alemães, holandeses só sentem indiferença ou mesmo hostilidade para com a Inglaterra, essa mistura étnica, que começa cedo e logo se acelera, terá sem dúvida alguma contribuído para a separação da metrópole. Em outubro de 1810, o cônsul francês, que acaba de chegar a Nova York, tenta, tal como lhe foi pedido em Paris[82], definir "o espírito atual dos habitantes do Estado e... suas verdadeiras disposições para com a França". Ouçamos sua resposta: "Não é pela cidade populosa [Nova York tem então 80 000 habitantes] onde moro que devemos avaliar. Seus habitantes, na maior parte estrangeiros e compostos por toda a espécie de nações com exceção, por assim dizer, de americanos, em geral só pensam em negócio. Nova York, por assim dizer, uma grande feira contínua, em que dois terços da população se renovam incessantemente; onde se fazem negócios imensos, quase sempre com capitais fictícios e onde o luxo foi levado a um nível assustador. Assim o comércio é geralmente pouco sólido; as falências freqüentes e muitas vezes consideráveis causam pouca sensação; e há mais: é raro um falido não se beneficiar da maior indulgência por parte dos seus credores, como se cada um deles procurasse adquirir um direito à reciprocidade." E

Em Boston, em 1801. Vista de State Street *e de* Old State House. *Casas de tijolo, carruagem, modas européias. Quadro de James B. Marston, Massachusetts Historical Society, Boston. (Foto I.P.S.)*

concluía: "É portanto no campo e nas cidades do interior que vamos encontrar a população americana do Estado de Nova York." Quanto às transformações humanas do *melting pot*, é todo o conjunto, embora ainda moderado, dos americanos — 3 milhões de habitantes em 1774 — que se ressente com essas intromissões estrangeiras, guardadas as devidas proporções, por mais volumosas que venham a ser nos Estados Unidos do fim do século XIX.

Todavia, o fenômeno diz respeito mais ao norte das colônias inglesas (Nova Inglaterra, Massachusetts, Connecticut, Rhode Island, New Hampshire, Nova York, New Jersey, Delaware, Pensilvânia) do que às colônias do Sul (Virgínia, Maryland, Carolinas do Norte e do Sul, Geórgia) que são a zona das plantações e dos escravos negros, totalmente diferente. Ainda hoje, quem visita a magnífica residência de Thomas Jefferson (1745-1826) em Monticello, no interior da Virgínia, acha-a semelhante às *casas-grandes* do Brasil ou às *great houses* da Jamaica, com o detalhe particular de que a maioria dos quartos dos escravos são no subsolo do enorme edifício, que parece esmagá-los com sua massa. Podemos pois retomar, para o "Sul" da América inglesa, o *deep south*, muito do que Gilberto Freyre escreveu sobre as plantações e as cidades do *Nordeste* brasileiro. Mas, a despeito da analogia das situações, as duas experiências estão humanamente muito longe uma da outra. Há entre elas a distância que separa Portugal da Inglaterra, as diferenças de cultura, de

mentalidade, de religião, de comportamento sexual. Os amores ancilares dos senhores dos *engenhos* de que fala Gilberto Freyre mostravam-se abertamente, ao passo que a longa paixão de Jefferson por uma das suas jovens escravas foi um segredo ciosamente guardado[83].

A oposição entre o Norte e o Sul é uma característica estrutural fortemente marcada, presente desde o início na história dos futuros Estados Unidos. Uma testemunha, em 1781, descreve o New Hampshire: "Não se vê, como nos Estados meridionais, o possuidor de 1 000 escravos e de 8 a 10 mil acres de terra insultar a pequenez do seu vizinho"[84]. No ano seguinte, uma outra testemunha retoma o paralelo: "Há no Sul mais bem-estar de um pequeno número; no Norte, maior prosperidade pública, mais felicidade particular, uma mediocridade venturosa, mais população..."[85] Decerto é simplificar demais e Franklin Jameson tratou de amenizar o quadro[86]. Mesmo na Nova Inglaterra, onde elas eram raríssimas, onde a aristocracia era sobretudo urbana, havia grandes propriedades. No Estado de Nova York, as "mansões" estendiam-se por um total de dois milhões e meio de acres e o domínio de Van Rensselaer, a uma centena de milhas da baía de Hudson, media 24 milhas por 28, ou seja, a título de comparação, dois terços da superfície total da colônia de Rhode Island, de pequenas dimensões, é verdade. A grande propriedade aumentava nas colônias meridionais, já na Pensilvânia e mais ainda em Maryland e na Virgínia, onde a propriedade dos Fairfax cobria seis milhões de acres. Na Carolina do Sul, a de *lord* Granville representava, sozinha, um terço do território da colônia. É evidente que o Sul, mas também uma parte do Norte prestavam-se a um regime aristocrático, ora insidioso, ora ostentado claramente, na realidade um sistema social "transplantado" da velha Inglaterra e cuja pedra angular era na realidade o direito de primogenitura. Todavia, como por toda parte pequenas propriedades insinuavam-se por entre as malhas dos vastos domínios, simultaneamente ao Norte, onde o terreno acidentado era pouco propício à grande cultura, e a Oeste, onde era preciso destruir a floresta para começar a lavrar, essa distribuição desigual da terra, numa economia em que a agricultura predominava amplamente, não impedia um equilíbrio social bastante sólido, em benefício dos mais afortunados. Pelo menos, até a revolução que abateu numerosas dinastias de proprietários partidários da Inglaterra e a que se seguiram expropriações, vendas e transformações "à tranqüila e calma maneira anglo-saxônica"[87].

O regime agrário é portanto mais complicado do que costuma apresentá-lo o esquema que opõe simplesmente o Norte ao Sul. Dos 500 000 escravos negros das treze colônias, 200 000 estão na Virgínia; 100 000 na Carolina do Sul; 70 000 a 80 000 em Maryland, outros tantos na Carolina do Norte, talvez uns 25 000 no Estado de Nova York; 10 000 em New Jersey; 6 000 em Connecticut; 6 000 na Pensilvânia; 4 000 em Rhode Island; 5 000 em Massachusetts[88]; Boston, em 1770, "tem mais de 500 carruagens e é sinal de magnificência ter um negro como cocheiro"[89]. Curiosamente, é o Estado mais rico em escravos, a Virgínia, que, em sua aristocracia, será favorável aos *whigs*, isto é, à revolução cujo sucesso sem dúvida assegurou.

Aparentemente, a contradição que consiste em reclamar da Inglaterra a liberdade dos brancos sem que a servidão dos negros causasse tormentos ainda não incomodava ninguém. Em 1763, um pastor inglês, dirigindo-se a suas ovelhas na

Virgínia, assegurava: "Apenas lhes faço justiça ao testemunhar que em parte alguma do mundo os escravos são mais bem tratados do que o são, em geral, nas colônias"[90], isto é, as colônias inglesas. Ninguém tomará estas palavras por palavras do evangelho. Aliás, de um ponto a outro do território das colônias, a situação real dos escravos, mesmo no interior das plantações do Sul, variava enormemente. E nada nos diz, também que o negro, mais bem integrado nas sociedades espanholas ou portuguesas da América, nelas não fosse mais feliz, ou menos infeliz, pelo menos em certas regiões[91].

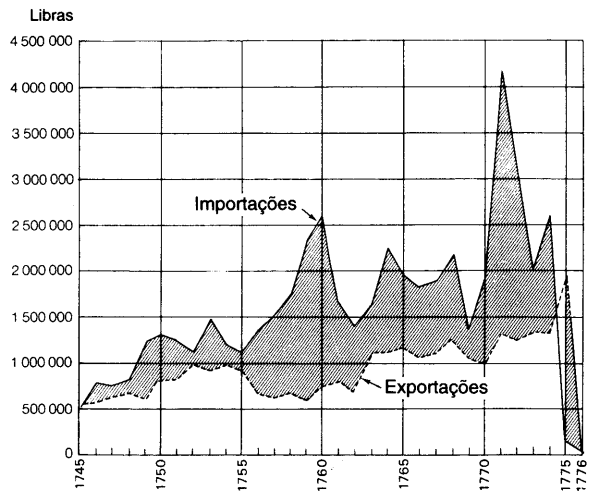
Contestação e rivalidade mercantis

O conjunto das treze colônias ainda é uma região essencialmente agrícola: em 1789, "o número dos braços empregados na agricultura é pelo menos de nove sobre dez nos Estados Unidos tomados coletivamente, e o valor dos capitais que nela se empregam é várias vezes superior ao de todos os outros ramos da indústria juntos"[92]. Mas a primazia do solo, dos desbravamentos, das culturas, não impediu que as colônias fossem levadas à revolta sobretudo pela crescente atividade da navegação e dos tráficos das regiões setentrionais, particularmente da Nova Inglaterra. Lá, a atividade mercantil não é majoritária, mas nem por isso será menos determinante. Adam Smith, que compreendeu melhor as colônias da América, que não tinha diante dos olhos, do que a Revolução Industrial que deslanchava na Inglaterra à frente do seu nariz, Adam Smith disse talvez o essencial sobre as causas da revolta americana, cujos ecos e cujo desenrolar ele percebeu: *A riqueza das nações* foi editado em 1776, dois anos depois do episódio de Boston. A explicação de Adam Smith cabe numa pequena frase. Ao fazer o elogio, devidamente, do governo inglês, tão mais generoso com suas colônias do que as outras metrópoles, sublinha que "os colonos ingleses gozam de inteira liberdade", mas vê-se obrigado a terminar com uma restrição: "em todos os pontos, exceto no comércio externo"[93]. A exceção é de bom tamanho! Contrariava direta e indiretamente o conjunto da vida econômica das colônias, criava-lhes a obrigação de passar pela intermediação de Londres, de ficarem ligadas a seu crédito e, sobretudo, de se manterem dentro do invólucro mercantil do "Império" inglês. Ora, completamente desperta para o comércio, a Nova Inglaterra, com seus portos essenciais, Boston, e Plymouth, só pode consentir nisso protestando, trapaceando, contornando o obstáculo. A vida mercantil "americana" é demasiado viva, demasiado espontânea para não tomar liberdades que não lhe foram concedidas. Que seja, mas só o consegue parcialmente.

A Nova Inglaterra reconstruiu-se[94], entre 1620 e 1640, com o êxodo dos puritanos expulsos pelos Stuarts e cuja principal ambição era fundar uma sociedade fechada, ao abrigo do pecado, das injustiças e das desigualdades deste mundo. Mas o mar oferece seus serviços a essa região naturalmente pobre: muito cedo, instala-se nela um pequeno mundo mercantil muito ativo. Talvez porque o Norte do conjunto colonial inglês fosse o mais apto a chegar à mãe-pátria, da qual era o mais próximo? Ou porque as costas da Acádia, o estuário do São Lourenço, os bancos da Terra Nova oferecessem a pouca distância o maná dos alimentos marinhos: da pesca os

colonos da Nova Inglaterra tirariam "o maior dinheiro [...]. Sem escavar as entranhas da terra e deixando à vontade espanhóis e portugueses, tiram [esse dinheiro] do peixe que eles lhes levam"[95]. Sem falar dos marinheiros que se formam neste rude ofício e nos navios que é preciso construir para eles. Na Nova Inglaterra, a pesca, em 1782, ocupa 600 barcos e 5 000 pessoas.

Mas os colonos da Nova Inglaterra não se contentaram com essa atividade que estava ao alcance da mão. "Eram chamados [a expressão já é por si esclarecedora] os holandeses da América [...]. Diz-se que os americanos navegam com mais economia ainda do que os holandeses. Essa propriedade e os baixos preços de seus gêneros alimentícios tornava-os superiores para o frete." Com efeito, mobilizaram em seu proveito a cabotagem das colônias do Centro e do Sul e redistribuem para longe suas produções, trigo, tabaco, arroz, índigo... Encarregaram-se de abastecer as Antilhas inglesas e francesas, holandesas ou dinamarquesas: levam-lhes o peixe, a cavala salgada, o bacalhau, o óleo de baleia, os cavalos, a carne de boi salgada, e também madeira, pranchas de carvalho, tábuas, mesmo casas pré-fabricadas diríamos hoje, "já prontas e um carpinteiro acompanhando a encomenda, para dirigir a construção"[96]. Voltam com açúcar, melaço, tafiá. Mas também com moedas, uma vez que, quer pelas Antilhas, quer pelos portos do continente próximo, entram nos circuitos do metal branco da América espanhola. Provavelmente foi o sucesso desse avanço mercantil para o Sul que decuplicou a força mercantil das colônias do Norte e suscitou nelas o surgimento das indústrias: construções navais, panos e tecidos grosseiros, ferragens, destilarias de rum, ferro em barra e gusa, ferro fundido. Além disso, os mercadores e traficantes dos portos setentrionais — não esquecendo Nova York e Filadélfia — estenderam suas viagens a todo o Atlântico norte, a ilhas como



40. A BALANÇA DAS COLÔNIAS INGLESAS DA AMÉRICA COM A METRÓPOLE É FAVORÁVEL À GRÃ-BRETANHA

A sua balança negativa obriga as colônias, para restabelecerem seu equilíbrio externo, a manter comércios "triangulares" com escalas na África (comércio de escravos), nas Antilhas, na Europa até no Mediterrâneo. (Segundo H. U. Faulkner, American economic history, *1943, p. 123)*

a Madeira, às costas da África Negra, da Barbaria, de Portugal, da Espanha, da França e, claro, da Inglaterra. Chegam mesmo a levar peixe seco, trigo, farinha ao Mediterrâneo. É certo que essa extensão mercantil à escala do mundo, criadora de comércios triangulares, não coloca a Inglaterra fora de jogo. Embora haja navios americanos que vão diretamente para Amsterdam, Londres é quase sempre um dos vértices desses triângulos e é em Londres que o comércio americano faz suas entregas das diferentes praças da Europa; de Londres recebe seus créditos. Deixa em Londres uma parte considerável de seus excedentes, porque a balança colônias-Inglaterra é favorável a esta última. Diz um observador, em 1770: "Através das compras e das comissões, antes da sublevação das colônias todo o dinheiro desses estabelecimentos [as colônias] vai para a Inglaterra e o que lhes resta de riqueza é em papel [moeda]"[97]. Todavia, é certo que bem cedo a América surge como rival, sua prosperidade afeta a prosperidade da ilha e preocupa as fortunas mercantis de Londres, donde as medidas de retaliação, irritantes e pouco eficazes. Em 1766, um bom observador comenta: "A Inglaterra faz hoje leis inúteis para atrapalhar e limitar a indústria desses colonos: está paliando o mal sem o remediar; perde nesse comércio, o de Economia e da reexportação, os direitos de Alfândega, os custos de Armazenamento e de Comissão e uma porção do Trabalho nos seus portos. E no caso dos retornos diretos a essas Colônias, o que é hoje o uso mais geral, não resulta os navegadores, sobretudo os de Boston e os de Filadélfia, cuja Navegação é de mais de 1 500 barcos, abastecerem não apenas suas Colônias como também todas as outras Colônias Inglesas de Mercadorias da Europa carregadas em portos estrangeiros? Isso não se pode fazer sem um prejuízo imenso, tanto para o Comércio da Inglaterra como para suas finanças"[98].

Claro que surgiam outros conflitos entre colônias e metrópole e talvez a ocupação pelos ingleses do Canadá francês, em 1762, ratificada no ano seguinte pelas cláusulas do tratado de Paris, tenha precipitado o curso dos acontecimentos, assegurando às colônias inglesas a segurança na sua fronteira norte. Já não precisam de ajuda. Em 1763, a Inglaterra vitoriosa e a França vencida comportaram-se ambas, *pelo menos a nosso ver*, de forma inesperada. A Inglaterra teria preferido ao Canadá (tomado à França) e à Flórida (que a Espanha lhe cede) a posse de São Domingos. Mas os plantadores da Jamaica não concordavam, recusaram-se a partilhar com outros o mercado açucareiro da Inglaterra, que era seara deles. Sua insistência, somada às resistências da França desejosa de conservar São Domingos, a rainha das ilhas do açúcar, fizeram com que os "arpentos de neve" do Canadá coubessem à Inglaterra. Mas temos uma prova irrefutável da cobiça dos ingleses por São Domingos. Quando recomeçou a guerra contra a França, em 1793, os ingleses perderam seis anos de dispendiosas e infrutíferas expedições para se apoderarem da ilha[99]: "Os segredo da impotência inglesa durante estes seis primeiros anos da guerra (1793-1799) está nessas duas palavras fatais: São Domingos".

Em todo caso, logo em seguida ao tratado de Paris (1763), aumenta a tensão entre as colônias da Inglaterra. Esta quer discipliná-las, fazê-las arcar com uma parte das enormes despesas da guerra que chegou ao fim. Aquelas, em 1765, chegam ao ponto de organizar o boicote das mercadorias inglesas, verdadeiro crime de lesa-majestade[100]. Tudo isso é tão claro, que os banqueiros holandeses, em outubro de

1768, "temem que, se as coisas se deteriorarem entre a Inglaterra e suas colônias, resultem bancarrotas de que este país [a Holanda] bem poderá ressentir-se"[101]. Accarias de Sérionne via, já em 1766, erguer-se um Império "americano": "A Nova Inglaterra", escrevia ele, "é mais temível do que a velha para a perda das colônias da Espanha..." Sim, um Império "independente da Europa"[102], um Império, diz ele alguns anos mais tarde (1771), que "ameaça num futuro muito próximo a prosperidade sobretudo da Inglaterra, da Espanha, da França, de Portugal e da Holanda"[103]. Isso quer dizer que já se notavam os primeiros sinais da futura candidatura dos Estados Unidos à dominação da economia-mundo européia. E é precisamente o que diz, para nossa surpresa, em termos explícitos, o ministro plenipotenciário francês em Georgetown, trinta anos mais tarde, é verdade, numa carta de 27 brumário ano X (18 de outubro de 1801): "Creio que a Inglaterra com relação aos Estados Unidos está numa posição perfeitamente semelhante àquela em que a primeira potência [a Inglaterra] se encontrava em face da Holanda no fim do século XVII, quando, esgotada pelas despesas e pelas dívidas, viu sua influência comercial passar para as mãos de um rival que mal tinha acabado de nascer, por assim dizer, para o comércio"[104].

As explorações espanholas e portuguesas

Com a outra América, a ibérica, abordam-se realidades muito diferentes, toda uma outra história. Não que faltem analogias, mas, enfim, o que se passa no Norte não se reproduz, termo a termo, no Sul. Europa do Norte e Europa do Sul reconstituíram suas divergências e suas oposições além do Atlântico. Além disso, houve defasagens importantes: as colônias inglesas libertam-se em 1783, as colônias ibéricas não antes de 1822 e 1824 — e mesmo assim a libertação do Sul revela-se artificial, uma vez que a antiga dominação é substituída pela tutela inglesa, destinada a durar, de certo modo, até 1940; depois, os Estados Unidos a substituem. Resumindo: no Norte, vivacidade, força, independência, florescimento pessoal; no Sul, inércia, servidões, a mão pesada das metrópoles, a série de constrangimentos inerentes à condição de "periferia".

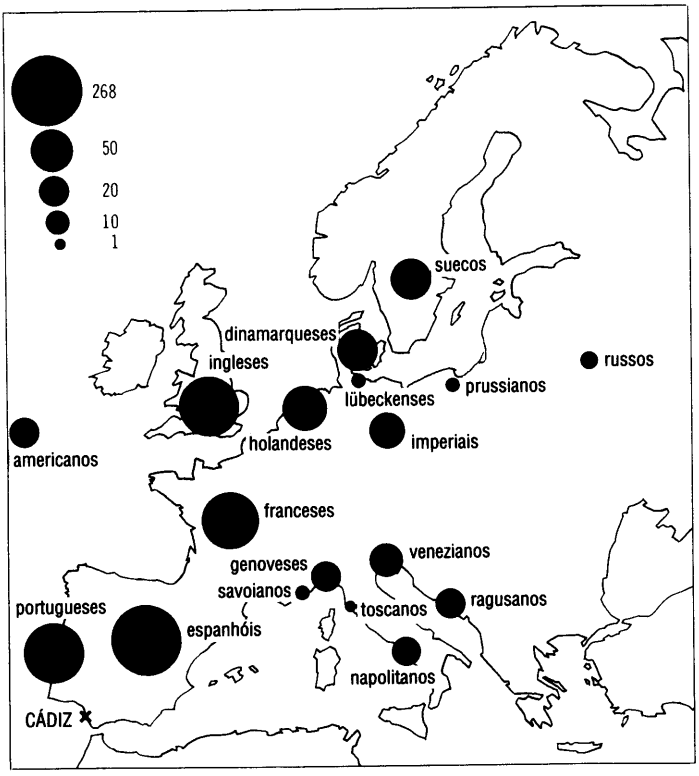
Essa divergência é evidentemente fruto de estruturas diferentes, de passados, de heranças diferentes. Situação clara, mas seria errado exprimi-las através da divisão cômoda dos manuais antigos: colônias de povoamento por um lado, colônias de exploração por outro. Como poderia haver colônias de povoamento que não fossem também de exploração ou colônias de exploração que não fossem também de povoamento? Mais do que a noção de *exploração*, destaquemos a de *marginalização* no quadro de uma economia-mundo, de condenação a servir aos outros, a permitir que sua tarefa seja ditada pela imperiosa divisão internacional do trabalho. Foi precisamente o papel que coube ao espaço ibero-americano (contrariamente ao norte-americano), e isso antes e depois de sua independência política.

A América espanhola reconsiderada

A América espanhola libertou-se, portanto, tardiamente, com notória lentidão. A alforria começa em Buenos Aires, em 1810, e como a dependência em relação à Espanha só desaparecerá através da dependência com relação ao capital inglês, seu desaparecimento define-se pelos anos de 1824-1825[105], que marcam o início de um investimento maciço da praça de Londres.

O Brasil, por sua vez, tornou-se independente sem contestação muito veemente: em 7 de setembro de 1822, Pedro I, no Ipiranga, perto de São Paulo, proclama a independência com relação a Portugal e, em dezembro do mesmo ano, assume o título de imperador do Brasil. Essa separação — em Lisboa reinava João VI, pai do novo imperador — foi, se a considerarmos em seus meandros, um assunto muito complicado, ligado às próprias esferas de influência da política européia e americana[106]. Mas trataremos, aqui, apenas dos resultados tranqüilos.

Em contrapartida, para a América espanhola a independência foi um longo drama. Mas ele nos interessa menos aqui, do que a maneira como se preparou uma



41. TODA A EUROPA EXPLORA A AMÉRICA ESPANHOLA

Número e origem dos navios que entraram na baía de Cádiz em 1748. (Segundo A.N., A.E., B III, 349)

ruptura, mais importante em suas conseqüências internacionais do que a ruptura do Brasil para com a sua metrópole. A América espanhola, *forçosamente* e logo de início, terá sido sempre um elemento decisivo na história do mundo, ao passo que o Brasil, a partir do momento em que, no século XIX, deixa de ser um importante produtor de ouro, passa a contar muito menos para a Europa.

Mesmo no início, a Espanha não fora capaz de explorar, sozinha, o mercado "colossal"[107] do Novo Mundo. Mobilizando todas as suas forças, os seus homens, os vinhos e o azeite de Andaluzia, os tecidos de suas cidades industriais, não tinha conseguido, potência ainda arcaica, equilibrar a balança. Aliás, no século XVIII, que amplia tudo, nenhuma "nação" da Europa o teria conseguido sozinha. Por volta de 1700, Le Pottier de la Hestroy explica: "o consumo que se faz nas Índias ocidentais de coisas que elas têm necessariamente que tirar da Europa sendo muito considerável, [ultrapassa] em muito a nossa [da França] capacidade, seja qual for a quantidade de manufaturas que possamos estabelecer"[108]. A Espanha, por conseguinte, teve de recorrer à Europa, tanto mais que sua indústria se deteriorara antes do final do século XVI, e a Europa apressou-se em aproveitar a oportunidade. Participou na exploração das colônias ibéricas mais ainda do que a Espanha, que Ernst Carl Ludwig, em 1725, dizia não passar "de um entreposto para os estrangeiros"[109], melhor dizendo, um intermediário. As leis espanholas contra a "transportação" da prata, principal recurso da América, são rigorosas "e no entanto o *coing* [a moeda da Espanha] vê-se em toda a Europa"[110], observava, em novembro de 1676, o rei Carlos II da Inglaterra.

Vinte anos antes, o padre Antônio Vieira, jesuíta português, exclamava num sermão em Belém, Brasil: "Os espanhóis tiram das minas a prata, embarcam-na, e são os estrangeiros que têm o benefício". E para que serve este metal precioso? Nunca para conforto dos pobres, mas "apenas para que mais engordem e se fartem aqueles que mandam nesses povos"[111].

Se a categórica legislação espanhola é tão vã, é evidentemente por causa do contrabando: a fraude, a corrupção, a trapaça, os expedientes certamente não são específicos do comércio e da economia da América, mas aumentam à escala desse vasto quadro; têm todo o oceano Atlântico mais o mar do Sul como campo de ação. É o próprio Filipe II que fala dos navios pretensamente inocentes que, em 1583, partiram "fingindo levar vinhos para as ilhas [Canárias] e na realidade foram para as Índias e, ao que se diz, com boa fortuna"![112] Uma nau inteira chega a ser carregada para as Índias, em Sevilha, sem que os funcionários sejam avisados"[113]. E em breve as frotas oficiais que se fazem à vela para as Índias, holandeses, franceses, ingleses, italianos de diversas origens, sobretudo genoveses, passarão a carregar ilegalmente suas mercadorias, sem dificuldade. Em 1704, "o Consulado [de Sevilha] confessava que os espanhóis só tinham interesses em um sexto do carregamento das frotas e dos galeões"[114], embora fossem, em princípio, os únicos autorizados a participar[115].

Do outro lado do oceano, nas "Índias de Castela", a fraude é igualmente incansável. Em 1692, um viajante espanhol indica que "o tesouro do Rei que parte de Lima vale pelo menos [por ano] vinte e quatro milhões de moedas de oito[116], mas antes que ele chegue de Lima ao Panamá, a Porto Belo, a Havana[...], os Corregedores, os Funcionários, os Aduaneiros, etc., todos de bom apetite, trincam cada

qual a sua parte..."[117]. Simultaneamente barcos de guerra e barcos mercantes, os próprios galeões dão ensejo a fraudes internas regulares. Quanto às fraudes externas, multiplicam-se no século XVII e no século XVIII. Ao lado dos sistemas coloniais instalados, constroem-se contra-sistemas ágeis e eficazes. Deles fazem parte, por exemplo, as viagens dos barcos de Saint-Malo pelas costas do mar do Sul, iniciadas provavelmente antes da Guerra da Sucessão da Espanha e que prosseguem depois da sua conclusão em 1713. Em princípio, uma frota espanhola os teria expulsado em 1718[118], mas eles voltam em 1720[119], e ainda em 1722[120]. Delas fazem parte igualmente as navegações a partir dos portos não espanhóis da América, pelas costas demasiado vastas e nunca bem guardadas do continente. Esse comércio, chamado "a ponta de espada", é praticado pelos holandeses a partir de Santo Eustáquio e de Curaçau (que lhes pertence desde 1632); pelos ingleses a partir da Jamaica; pelos franceses a partir de São Domingos e das outras Antilhas em sua posse. E é a esse comércio que visa o grupo de escoceses audazes que se instalou pela força e com alarde na orla do istmo de Darien, em 1699, na esperança de, uma vez instalado "na costa mesma da Terra Firme", puxar o tapete dos ingleses e holandeses, cujas posições são mais afastadas[121]. Os marinheiros da América do Norte também não estão parados. Nos anos de 1780, seus baleeiros, a pretexto de fundearem ao largo das costas do Peru, lá introduzem sem constrangimento mercadorias de contrabando que os comerciantes locais acolhem, como seria de esperar, favoravelmente, pois compram a baixo preço e revendem ao preço "oficial", que não baixou[122].

Mas sem dúvida a fraude de grande estilo foi por muito tempo a que desviava para a América portuguesa — o Brasil — a prata das minas espanholas de Potosí. A grande via de acesso foi o Rio da Prata, a partir de 1580[123]. Após a separação das duas Coroas, em 1640, os portugueses irão perseverar e manter durante muito tempo uma posição ideal com o pequeno enclave da Colônia de Sacramento, no atual Uruguai (ocupada em 1680). Os espanhóis tiveram de cercá-la e tomá-la à força, em 1762[124].

Mas o contrabando não teria prosperado, evidentemente, sem a cumplicidade dos mercadores locais e a corrupção das autoridades de vigilância. Se ele se desenvolveu a uma escala imensa foi, como diz J. Accarias de Sérionne, porque "o imenso lucro desse comércio dá-lhe condições de suportar ao mesmo tempo grandes riscos e os custos da corrupção"[125]. Assim, ao falar dos cargos dos governadores da América que estão à venda, em 1685, um anônimo declara sem rodeios que "são sempre licenças tácitas para permitir a introdução de mercadorias estrangeiras"[126]. Com efeito, não vemos em Lima, já em 1629-1630, um respeitável *Oidor de la Audiencia*, nomeado para o posto de juiz do contrabando, armazenar em sua casa as mercadorias proibidas, deixar-se apanhar com a mão na massa e mesmo assim prosseguir sua vida de respeitável *oidor*?[127]

Aliás, segundo os bons apóstolos do contrabando, este trabalha apenas pelo bem público. Explica um francês em 1699: "Os espanhóis da América, a quem os galeões não trazem nem metade das mercadorias necessárias, ficaram bem contentes em que os estrangeiros [isto é, na época sobretudo os franceses] as viessem trazer a eles"[128]. Facilitaram "por todos os meios" esse comércio ilícito, a tal ponto que "mais de 200 b[arcos] fazem à vista de toda a Europa e dos espanhóis um co-

mércio que é proibido, sob as mais rigorosas penas...". Um relatório francês de 1707 revela até mesmo que "as cargas dos navios [franceses] *Triomphant, Gaspard e Duc de la Force* [...] estavam vendidas, antes de partirem, para negociantes de Vera Cruz"![129] É verdade que havia então colaboração entre a França de Luís XIV e uma Espanha pouco segura de seu futuro, a de Filipe V.

Sempre presente, a importância da fraude variou, no entanto, conforme as épocas. A partir de cálculos *plausíveis*, tem-se a *impressão* de que seu volume ultrapassou o comércio normal (oficial) do Império espanhol depois de 1619 e talvez até antes. Essa situação manter-se-ia até por volta dos anos 1760, isto é, durante um século[130]. Mas trata-se apenas de uma hipótese a ser ainda verificada. E, desta vez, são os arquivos europeus, não apenas espanhóis, que poderão dar-nos a última palavra, se a pesquisa histórica se der ao trabalho.

O Império espanhol recuperado

Finalmente, o governo espanhol reagiu contra essas desordens. Ocorre uma recuperação, lenta e difícil, mas, com os últimos anos do século XVIII, enérgica e "revolucionariamente" conduzida. Digamos desde já que nem sempre se atribui o verdadeiro peso às medidas administrativas tomadas neste sentido pela metrópole. Assim, os *intendentes* não são a simples implantação na América de instituições francesas, uma espécie de transferência cultural; correspondem também ao propósito deliberado do governo de Madri de abater as aristocracias crioulas que detêm os antigos postos de comando. Igualmente, a supressão da Companhia de Jesus (1767) revela-se o início de um regime "militar" de autoridade e de força que substitui uma espécie de ordem moral — e desse regime militar serão herdeiros, para sua desgraça, os Estados depois independentes. Também nesse caso houve uma transformação, quase uma revolução. Deveremos atribuir todo o mérito do fato à dinastia dos Bourbons, que levou da França, na bagagem, os princípios da monarquia centralizada e o arsenal das medidas mercantilistas? Ou foi antes um forte desejo de mudança que atuou sobre a Espanha, como irá depois, no século das luzes, atuar sobre toda a Europa? Claudio Sánchez Albornoz[131] chega a afirmar que não foi a monarquia dos Bourbons que esteve na origem da transformação da Espanha, mas o desejo espanhol de mudança que abriu à dinastia francesa o caminho da península.

Em 1713, a atenção dos reformadores voltou-se naturalmente para o que era o trunfo maior: o Novo Mundo. Poderia a Espanha conservar o que havia criado além do Atlântico? A França, cujos navios, durante a guerra, tinham freqüentado à vontade as costas americanas, não renunciara às suas ambições nem nas praias do mar do Sul nem nos confins da Nova Espanha. No tempo de Law, não pensou o governo francês em atingir, a partir da Louisiana, o vizinho domínio da Espanha? É pelo menos o que acredita um espanhol desgostoso, em novembro de 1720: "Teremos a desgraça de ver o reino da Nova Espanha dividido e a passar para a dominação dos franceses se Deus não impedir"[132]. Outra era a gravidade, menos visível do perigo inglês, quanto mais não fosse em conseqüência da dupla concessão, em Utrecht,

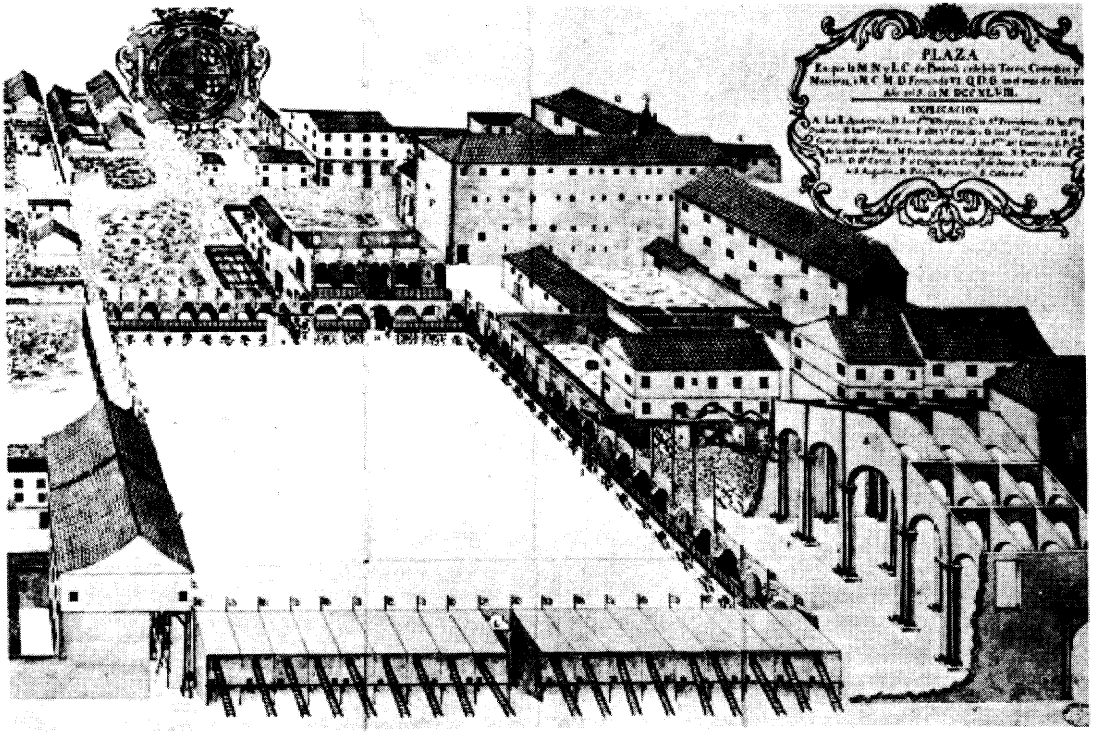
em 1713, do *asiento* e do barco autorizado; ela dava à *South Sea Company* os meios de acumular as vantagens da fraude lícita e da fraude ilícita[133].

Mas nada estava irremediavelmente perdido. O governo pôs mãos à obra e, em 1714, criava, seguindo o modelo francês, um ministério da Marinha e das Índias; no mesmo ano, constituía-se uma Companhia de Honduras; em 1728, uma Companhia de Caracas, que viria a prosperar; mais tarde, em 1740, uma Companhia de Havana[134]; em 1717-1718, a *Casa de la contratación*, órgão do monopólio sevilhano, foi transferida para Cádiz, bem como o *Consejo de Indias*, o que significa que a cidade, havia tantos anos em conflito com Sevilha, passava enfim a ser o único porto das Índias. É verdade que as companhias privilegiadas não foram um êxito; em 1756, foi até necessário pôr fim a seus monopólios[135]. Mas esse fracasso, sem dúvida, ajudou o comércio livre a se desenvolver fora do "pesado sistema das frotas[136], incapaz de animar de um modo *regular* as economias do Novo Mundo. A reforma de 1735, que estabelecia as viagens de navios de registro[137], não teve eficácia imediata porque os *registros* não se desfizeram facilmente do hábito de viajar acompanhados. Mas "em 1764 [...] as relações entre a Espanha e o Novo Mundo começaram a se tornar regulares"[138]. Estabeleceram-se barcos mensais entre Cádiz, Havana e Porto Rico, e bimensais para o Rio da Prata. Finalmente, o decreto de 12 de outubro de 1778 declarou o comércio livre entre a América e 13, depois 14 portos da Espanha[139]. Seguiu-se um intenso aumento dos tráficos entre a Espanha e o Novo Mundo e, forçosamente, um acréscimo do controle espanhol sobre suas possessões ultramarinas.

Outra medida importante foi a criação, em 1776, do vice-reino de Buenos Aires, que reduziu o contrabando pelo Rio da Prata. No conjunto da América espanhola, a fraude decerto continuou a crescer em números absolutos, mas diminuiu *relativamente*, dado o desenvolvimento comercial geral (com os anos de 1790, o contrabando reduziu-se a cerca de um terço do comércio oficial). Instalou-se uma vigilância ativa, não sem incidentes pitorescos, até cômicos. Descobriu-se na costa de Maracaibo, em 1777, que a ilha de Orna tinha sido simplesmente ocupada pelos holandeses clandestinamente e que o governador que eles lá haviam instalado tornara-se o protetor titulado de "todos os malfeitores, criminosos e contrabandistas espanhóis e de outras nações que se refugiam no lugar"[140].

Todavia, o contrabando à custa de um corpo saudável já não compromete tanto como no século anterior a solidez do Império espanhol. O sistema renovado pode até suportar duas provas sérias: as revoltas de Tupac Amaru, no Peru, em 1780[141], e as *Comunidades* na Venezuela, em 1781, ambas revoltas de massas provocadas em parte pela "modernização bourboniana". A de Tupac Amaru, que abala tão intensamente a sociedade peruana, envolve todas as correntes complexas que agitavam a população índia, os próprios mestiços e crioulos. Mas esse amplo movimento, maravilhoso "indicador" de profundidade, dura apenas cinco meses: as destruições de igrejas, de oficinas, de *haciendas* duraram pouco e a sedição acaba por se abater contra as tropas auxiliares índias recrutadas e armadas pelos espanhóis.

Como todos os progressos, o das Américas acarretou a destruição de ordens antigas. Deliberadamente, os Bourbon desrespeitaram os privilégios há muito instalados. Ao lado dos velhos *consulados*[142] da Cidade do México e de Lima foram



Plaza Mayor *do Panamá, em 1748. Em torno dessa praça, típica das cidades espanholas da América, a* Audiencia, *a catedral, o* Cabildo, *estrados preparados para uma festividade pública com corrida de touros, comédias e mascaradas. Aquarela, Arquivo General de Indias, Sevilha. (Foto Mas)*

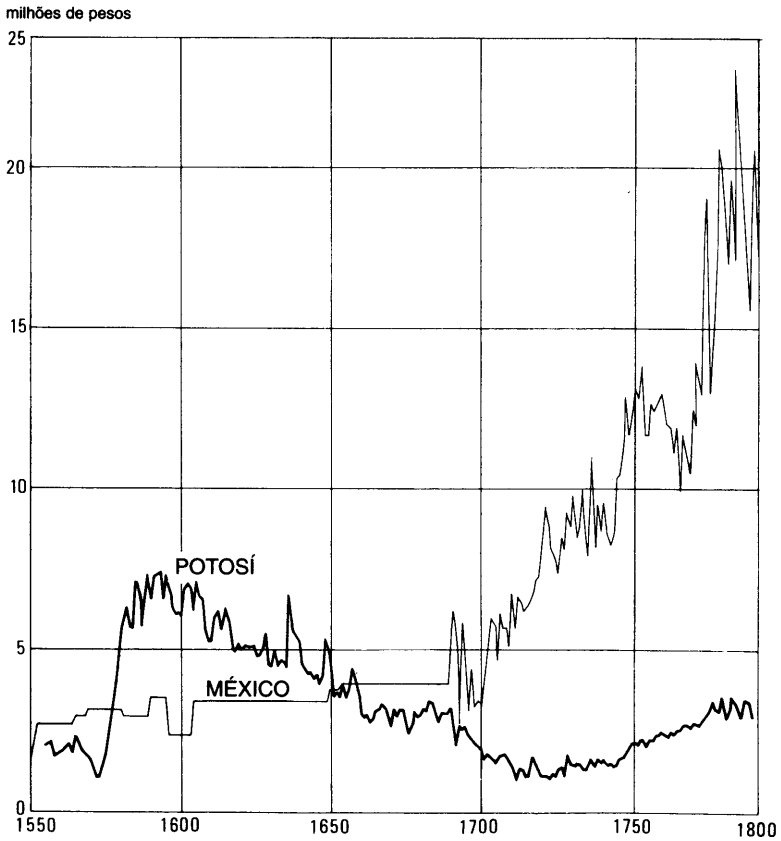
criados outros, rivais dos seus predecessores e vizinhos: o *consulado* de Vera Cruz ergueu-se contra o velho poder do *consulado* da Cidade do México. Ao mesmo tempo, a chegada maciça de produtos manufaturados da Europa (especialmente da Inglaterra e da Espanha) submerge os mercados locais e, devido à sua qualidade e a seu baixo preço, acarreta a progressiva destruição das indústrias locais. Enfim, os circuitos comerciais mudam, ora favoráveis, ora desfavoráveis aos tráficos locais. Por exemplo, o Peru[143], privado da zona mineira do Alto Peru (ligada ao vice-reino de Buenos Aires em 1776), perde o anexo que, com suas demandas de víveres e de produtos têxteis, equilibrava a sua economia. Por exemplo, ainda a Nova Espanha passa por terríveis sobressaltos com as pavorosas fomes de 1785 e 1786[144] e, para voltar à calma, pelo menos uma falsa calma relativa, seria preciso que as classes dominantes (crioulos e *gachupinas*) não se opusessem entre si com ardor confuso...

O tesouro dos tesouros

O destino do conjunto da América hispano-portuguesa, a que mais tarde se chamará América Latina, depende evidentemente de um conjunto mais amplo do que ele, nada mais, nada menos do que a totalidade da economia-mundo européia, da qual essa América é apenas uma zona periférica e fortemente dominada. Poderá ela romper seus vínculos de sujeição? Sim e não. Sobretudo não. E por muitas razões, sendo a mais importante o fato de o Brasil e a América, embora tenham aqui e ali navios e até marinheiros, não serem potências marítimas (não era o caso dos Estados Unidos, cujos marinheiros foram os verdadeiros "pais fundadores" da pátria). E não também porque a América hispânica, já desde antes do século XVIII e mais ainda durante esse século decisivo, vive sob uma dupla dependência — a das metrópoles ibéricas (Portugal e Espanha) e a da Europa (sobretudo a Inglaterra). As colônias inglesas só tiveram de quebrar uma corrente, a que as ligava à Inglaterra, para que tudo se resolvesse. A outra América, pelo contrário, uma vez rompida sua sujeição com relação a suas metrópoles, não se libertou da Europa. Desvencilhou-se apenas de um dos dois donos que havia muito a vigiavam e exploravam. Como a Europa teria renunciado ao ouro e à prata da América? Já antes das revoluções de independência todos se precipitam, disputando a sucessão que se adivinha próxima. Os ingleses ocupam Buenos Aires em 1807, mas não conseguem conservar a cidade; os franceses invadem Portugal em 1807; a Espanha em 1808, precipitando a emancipação das colônias espanholas, mas não mais do que isso.

Essa pressa, essa avidez, seriam justificadas? Razão ou miragem? A América, no princípio do século XIX, seria ainda o tesouro dos tesouros do mundo, como pensa Nicole Bousquet? Para tratar a questão precisaríamos de números, estimar o PNB da América espanhola e do Brasil, depois o excedente que a América hispânica pode fornecer à Europa, uma vez que esse excedente é o tesouro que pode ser tomado.

A única avaliação confiável foi elaborada, só para a Nova Espanha, em 1810, pelo secretário do *consulado* de Vera Cruz, José Maria Quiros[145]. Mas fornece apenas o *produto físico* da Nova Espanha, isto é, em milhões de pesos (números redondos): agricultura 138,8; manufaturas 61; produtos mineiros 28; total 227,8 (em porcentagem, a contribuição mineira, surpreendentemente, eleva-se apenas a 12,29% do conjunto). Mas como passar do produto físico para o PNB? Acrescentando primeiro o enorme montante da fraude; e levando em conta a massa dos serviços, também ela importante: com efeito, o México não tem rios navegáveis, seus transportes em caravanas de mulas são numerosos, difíceis, terrivelmente dispendiosos. O montante que se poderia atribuir ao PNB não poderia, mesmo assim, ultrapassar os 400 milhões de pesos. E como geralmente se diz que a produção *mineira* da Nova Espanha é equivalente à do resto da América espanhola, poderíamos, extrapolando, propor, para a totalidade dessa América (16 milhões de habitantes) um PNB duplo daquele do México, ou seja, no máximo 800 milhões de pesos? Enfim, se aceitarmos, para o Brasil de 1800, os cálculos propostos por J. A. Coatsworth[146], seu PNB será um pouco inferior à metade do PNB do México, isto é, cerca de 180 milhões



42. DOIS CICLOS DA PRATA AMERICANA

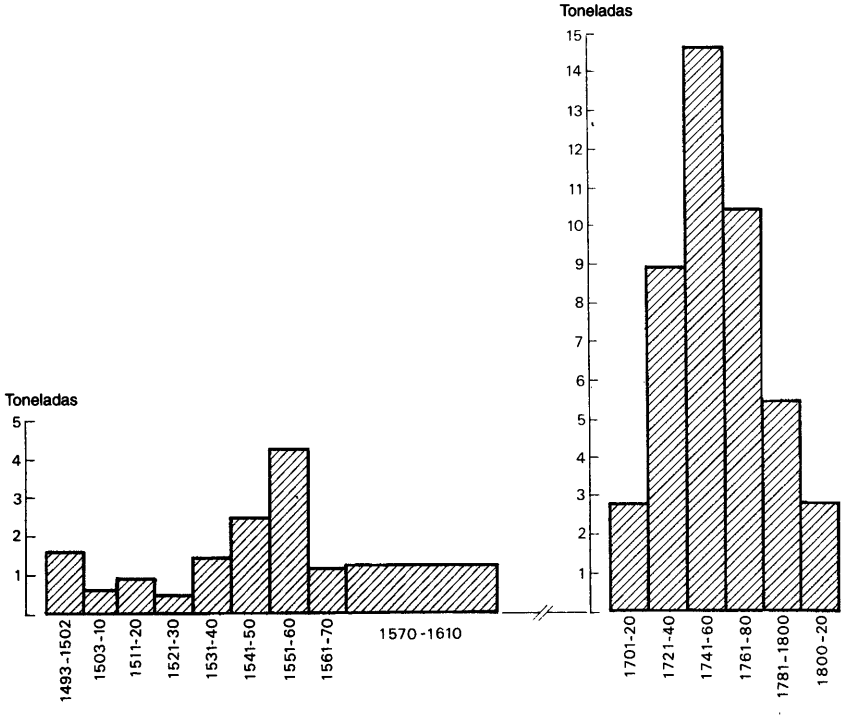
A curva de Potosí segundo M. Moreyra Paz-Soldán, in Historia, *IX, 1945; a das cunhagens de moeda no México, segundo W. Howe,* The Mining Guild of New Spain, 1770-1821, *1949, pp. 453 ss. É o Potosí que marca o impulso decisivo do princípio da prata americana. O surto mineiro do México no fim do século XVIII atingirá níveis até então nunca vistos.*

de pesos. A América "latina", no seu conjunto, atingiria portanto um PNB global ligeiramente inferior a um bilhão de pesos.

Esses números, muito aleatórios, permitem pelo menos uma conclusão, ou seja, a debilidade do rendimento *per capita*: 66,6 pesos para 6 milhões de mexicanos; 50 pesos para os 16 milhões de habitantes do conjunto da América espanhola; menos de 60 para o Brasil, que conta um pouco mais de 3 milhões de habitantes. Ora, em 1800, segundo os números apresentados por Coatsworth[147], o rendimento *per capita* do México seria apenas 44% daquele dos Estados Unidos, que atingiria então, tendo como referência nossos próprios cálculos (os de Coatsworth estão estabelecidos em dólares de 1950), 151 pesos ou dólares da época (as duas moedas eram então equivalentes). O número não é absurdo, mesmo comparado com o adotado por Alice Hanson Jones, num estudo que diz respeito apenas a três das colônias americanas mais desenvolvidas: entre 200 e 336 *dólares*[148]. Em relação às co-

lônias favorecidas do Norte, o rendimento *per capita* da mais favorecida do Sul, o México, seria de cerca de 33%. A seguir, a distância só fará aumentar, a percentagem até mesmo caindo para apenas 4%, em 1860.

Mas fixar o nível de vida das populações da América ibérica não é, aqui, nosso único problema; é também calcular o excedente das exportações dessa América para a Europa com relação ao que recebe de lá. Para o ano de 1785, os números oficiais[149] dão uma exportação para Espanha de 43,88 milhões de pesos de metais preciosos, mais 19,41 de mercadorias, isto é, 63,3 (prata e ouro, 69,33%; mercadorias, em intensa alta, 27,6%). No sentido inverso, da Espanha para a América, as exportações elevam-se a 38,3; o saldo da balança é de 25 milhões. Aceitemos sem comentários esse número, que permanece discutível. Se somarmos a parte do Brasil (25% do total, isto é, 6,25), chegaremos aos 30 ou 31 milhões de pesos, isto é, 3% do PNB de toda a América hispânica, mas esse número, como se baseia em núme-



UM CICLO "ESPANHOL" *UM CICLO "PORTUGUÊS"*

43. DOIS CICLOS DO OURO AMERICANO

Um ciclo "espanhol" (o ouro das Antilhas, da Nova Espanha, Nova Granada, Peru) deu lugar a um ciclo "português" (o ouro do Brasil). O primeiro registra, em 120 anos, cerca de 170 toneladas de ouro entregues na Europa; o segundo, para o mesmo período de tempo, 442 toneladas, quase três vezes mais. Os números, calculados em médias anuais e em toneladas, não são absolutamente seguros; uma única certeza: a superioridade esmagadora do ciclo brasileiro. (Números espanhóis tirados de Pierre Chaunu, Conquête et exploitation des Nouveaux Mondes, *1969, pp. 301 ss.; números portugueses de F. Mauro,* Études économiques sur l'expansion portugaise, *1970, p. 177)*

ros oficiais, é um *limite baixo*, que não leva em conta o intenso contrabando. Convertendo esses 30 milhões de pesos (5 pesos = 1 libra esterlina) em libras esterlinas, o "tesouro" tirado pela Europa da América seria da ordem dos 6 milhões de libras, no mínimo. É, evidentemente, uma soma enorme, uma vez que, em 1785, em média, a Europa, incluindo a Inglaterra, tirava da Índia 1 300 000 libras[150].

A América hispânica (cerca de 19 milhões de habitantes) entrega portanto à Europa, a cada ano, quatro ou cinco vezes mais do que a Índia (uma centena de milhões de habitantes). Seria mesmo o tesouro nº 1 do mundo, um tesouro que, ainda por cima, tende a dilatar-se na imaginação popular, atingindo proporções fabulosas. Um agente francês escreve em 1806, no momento em que as guerras revolucionárias e napoleônicas acumulam localmente os produtos das minas que se teme aventurar no mar: "Se o que ouvi dizer está correto, haveria mais de cem milhões de piastras em lingotes, em ouro e prata nas casas da moeda dos três vice-reinos do Peru, de Santa Fé [de Bogotá] e do México, sem omitir a massa enorme dos capitais divididos pelos proprietários das minas. [...] Os comerciantes capitalistas foram forçados pela guerra a reter seus envios." O comércio entrelopo "conseguiu escoar [apenas] uma porção da circulação deste dinheiro"[151].

A política inglesa sente-se tentada por tal presa; hesitará, porém, desejosa de respeitar o Brasil, onde o rei de Lisboa se refugiou, em 1808, e a Espanha, que lentamente, dificilmente, é libertada pelo exército inglês de Wellington. Conseqüentemente, a dissolução do Império espanhol fez-se devagar. Mas o desfecho era inevitável: a partir do momento em que a Espanha, ao industrializar-se, retomou o controle de suas colônias, tornou-se algo diferente de um simples intermediário entre América e Europa, "a queda do Império estava próxima, pois nenhuma outra nação tinha interesse em mantê-lo espanhol". E menos ainda a nação acima de todas as outras, que usou de artimanhas durante muito tempo, mas, abatida a França e concluídas as revoluções da América, já não precisa observar qualquer prudência. Em 1825, é a corrida dos capitalistas ingleses que multiplicam seus investimentos nos mercados e empresas mineradoras dos novos Estados da América ex-espanhola e ex-portuguesa.

Tudo isso é lógico. Os países da Europa, a exemplo da Inglaterra, industrializaram-se e, como ela, abrigam-se por trás das tarifas aduaneiras protetoras. O comércio europeu começa a ter falta de ar[152]. Daí a obrigação de se voltarem para os mercados ultramarinos. A Inglaterra é o concorrente mais bem colocado para tal corrida. Tanto mais que utilizou a via mais segura e mais curta, a dos vínculos financeiros. Ligada a Londres, a América Latina permanecerá na periferia da economia-mundo européia, da qual os Estados Unidos, constituídos em 1787, e a despeito das suas vantagens precoces, terão grandes dificuldades em sair totalmente. É na Bolsa de Londres, e em segundo lugar na Bolsa de Paris, que se registram, com as cotações dos empréstimos, os altos e baixos dos novos destinos da América[153].

Todavia, voltando ao tesouro dos tesouros, embora ele continue a render, parece diminuir singularmente com o século XIX. É já uma indicação o fato de todos os empréstimos "sul-americanos" estarem cotados abaixo do valor nominal. O início muito precoce da regressão da economia européia (1817-1851) na América do

Sul, logo em 1810, o fato de essa crise da periferia ser, como era de se esperar, altamente desorganizadora, o recuo do PNB do México de 1810 até as imediações dos anos 1860 são outros sinais que nos anunciam as cores bastante sombrias da história da América hispânica, durante a primeira metade do século XIX. Os "tesouros" da América hispânica viram-se reduzidos, esbanjados, pois as longas guerras de independência foram ruinosas. Para dar apenas um exemplo, a população mineira, no México, explodiu então literalmente, a revolução lá encontrou seus agentes, seus carrascos e suas vítimas. Com a parada das bombas, as minas abandonadas foram submersas pelas águas, e em primero lugar as grandes minas outrora célebres por seu rendimento. Quando a extração não se interrompeu por completo, foi a trituração do minério que ficou para trás; pior ainda, o mercúrio necessário à amálgama não chega, ou chega a preços excessivos. O regime espanhol assegurava o preço relativamente baixo do mercúrio, deferido pelas autoridades públicas. Logo depois da independência, as minas que ainda trabalham são, muitas vezes, pequenas empresas, exploradas por simples galerias de escoamento, sem bombeamento. Enfim, logo se assiste aos primeiros erros de cálculo dos países "desenvolvidos" relativamente às técnicas a serem importadas nas regiões "subdesenvolvidas". Sobre as iniciativas inglesas, observemos o relatório (20 de junho de 1826) do cônsul francês na Cidade do México: "Deslumbrados pelos prodígios que operaram em sua terra por meio do vapor, julgaram que aqui ele lhes prestaria os mesmos serviços. Vieram portanto da Inglaterra as máquinas a fogo e, com elas, as carroças necessárias para as transportar, nada fora esquecido: nada, a não ser as estradas para as carroças passarem. A principal estrada do México, a mais freqüentada, a melhor, é a que vai de Vera Cruz à Capital. V. Exa. ajuizará do estado em que se encontra essa estrada ao saber que é preciso aparelhar dez mulas a uma carruagem ocupada por quatro pessoas e destinada a fazer dez ou doze léguas por dia. Foi por tal estrada que as carroças inglesas tiveram que percorrer a Cordilheira: nenhuma dessas carroças usava menos de vinte mulas; cada mula fazia seis léguas por dia e custava dez francos. Por pior que fosse o caminho, era um caminho, e, quando foi preciso abandoná-lo para chegar às minas, só havia trilhas; alguns empreendedores, desanimados pelos obstáculos, deixaram provisoriamente as máquinas em depósito em Santa Fé, em Encerro, em Xalappa, em Peroti; outros, mais intrépidos, construíram, com grandes despesas, caminhos que levaram suas máquinas até à beira da mina; mas, uma vez lá chegadas, não havia carvão para colocá-las em funcionamento: onde havia lenha, usou-se lenha, mas ela é rara no planalto do México e as minas mais ricas, as de Guanacuato por exemplo, ficam a mais de trinta horas das florestas. Os mineiros ingleses ficaram muito espantados por encontrarem esses obstáculos que Mr. de Humbolt assinalou há vinte anos..."[154]

Essas foram, durante anos, as condições de maus negócios e de tristes cotações na Bolsa de Londres. Todavia, como a especulação sempre tem seus recursos, as ações das minas mexicanas, dado o entusiasmo do público, tinham proporcionado a certos capitalistas enormes ganhos, antes de degringolarem. O governo inglês também conseguira vender ao Estado mexicano o material de guerra que servira a Wellington, no campo de batalha de Waterloo. Uma pequena compensação!

Nem feudalismo, nem capitalismo?

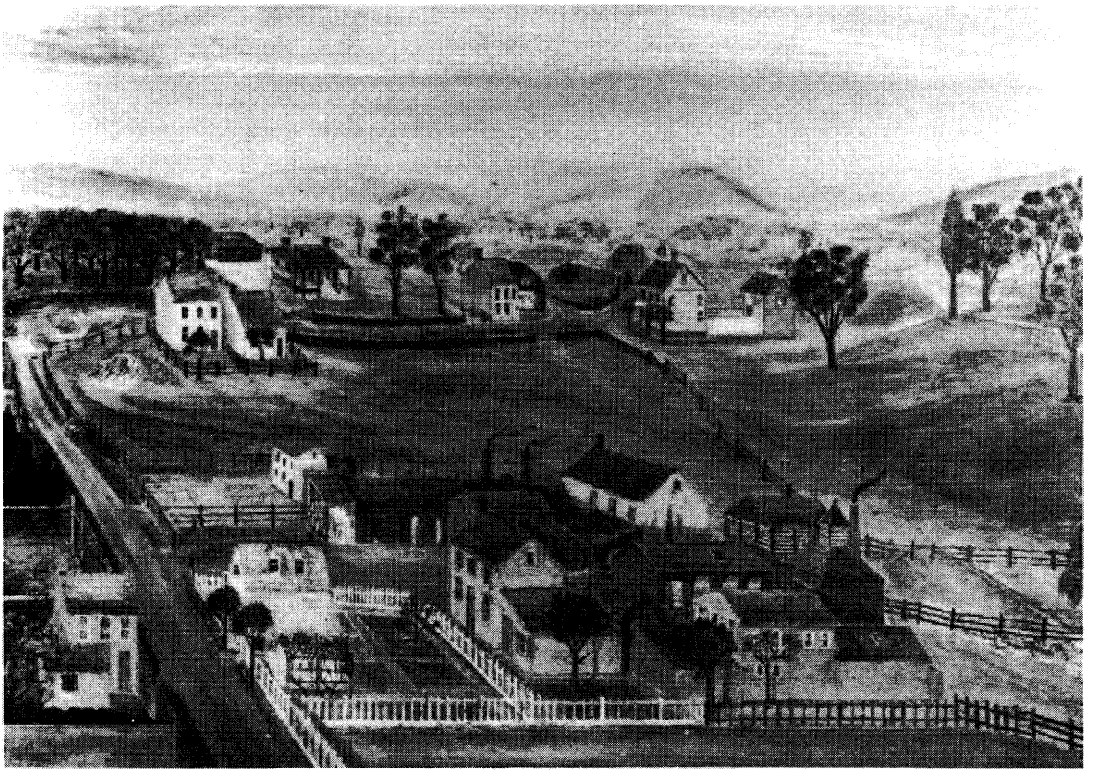
No momento de concluir, é difícil evitar as discussões vivas e perfeitamente abstratas que se levantaram a propósito das formas de sociedades e de economias do continente americano, ao mesmo tempo reproduções e deformações dos modelos do Velho Mundo. Houve quem as quisesse definir a partir de conceitos familiares à Europa e encontrar um modelo que lhes conferisse uma certa unidade. Tentativa um tanto vã: uns falam de feudalismo, outros de capitalismo; alguns sensatos afirmam uma transição que, complacente, daria razão a todos os contendores, aceitando ao mesmo tempo o feudalismo e suas deformações e as premissas e sinais precursores do capitalismo; os verdadeiramente sensatos, como B. H. Slicher Van Bath[155], afastam os dois conceitos e propõem fazer tábua rasa.

Aliás, como admitir que possa haver, para toda a América, um e apenas um modelo de sociedade? Qualquer que seja o modelo definido, certas sociedades lhe escaparão imediatamente. Os sistemas sociais não só diferem de país para país como se justapõem, misturam elementos impossíveis de classificar sob qualquer um dos rótulos propostos. A América é uma zona essencialmente periférica, apenas com uma exceção, os Estados Unidos (ainda discutível quando o século XVIII chega ao fim), constituídos como corpo político em 1787. Mas essa periferia é um mosaico com cem quadrados diferentes: modernismos, arcaísmos, primitivismos e tantas mestiçagens!

Falei da Nova Inglaterra[156] e das outras colônias inglesas o bastante para que duas ou três palavras a seu respeito sejam suficientes. Sociedades capitalistas? É dizer demasiado. Ainda em 1789 são, as exceções confirmando a regra, economias predominantemente agrícolas; e, quando atingimos, ao Sul, as margens da baía de Chesapeake, estamos em presença de sociedades devidamente escravagistas. Evidentemente, voltando a paz em 1783, uma febre inaudita de empreendimentos sacode, arrebata os jovens Estados Unidos; constrói-se tudo ao mesmo tempo, as indústrias domésticas, artesanais, manufatureiras, mas também fiações de algodão com as máquinas novas da Inglaterra, bancos, negócios vários. Mesmo assim, na prática, embora haja bancos, há menos moedas sonantes e líquidas do que notas emitidas pelos Estados e que perderam quase por completo seu valor, ou moedas estrangeiras. Por outro lado, terminada a guerra, a frota, instrumento de independência e de grandeza, precisa ser reconstruída. Em 1774, com efeito, ela dividia-se entre a cabotagem e o comércio longínquo: 5 200 embarcações (250 000 tonéis) na primeira categoria; 1 400 na segunda, com 210 000 tonéis. Volumes, portanto, quase iguais; mas, se a cabotagem era "americana", o longo curso era inglês, sendo então necessário reconstruí-lo por inteiro. Bela tarefa para os estaleiros de Filadélfia! Além do mais, a Inglaterra conseguiu recuperar sua posição dominante no comércio americano, em 1783. O verdadeiro capitalismo continua portanto em Londres, no centro do mundo, os Estados Unidos têm apenas um capitalismo secundário, certamente vigoroso, e que irá densificar-se durante as guerras inglesas contra a França revolucionária e imperial (1793-1815), mas esse crescimento espetacular ainda será insuficiente.

Em outros pontos da América vejo apenas capitalismos *pontuais*, limitados a indivíduos e a capitais que são parte integrante do capitalismo europeu, mais do que de uma rede local. Mesmo no Brasil, mais comprometido neste caminho do que a América espanhola, mas que se reduz a algumas cidades, Recife, Bahia, Rio de Janeiro, e tem como "colônias" as enormes regiões do interior. Também Buenos Aires, no século XIX, diante do imenso pampa argentino que se estende até os Andes, dá um belo exemplo de cidade voraz, capitalista a seu modo, dominante, organizadora, para onde vai tudo, os comboios de viaturas do interior e os barcos do mundo inteiro.

Será possível assinalar aqui e ali, ao lado desses capitalismos mercantis muito reduzidos, algumas formas "feudais"? German Arciniegas[157] pretende que houve no século XVII, em toda a América hispânica, uma "refeudalização" de amplas regiões do Novo Mundo meio abandonado pela Europa. Eu preferiria falar em regime senhorial relativamente aos *llanos* da Venezuela ou a uma região interior do Brasil. Feudalismo? Não, pelo menos mais dificilmente, a não ser que se entenda por isso, com Gunder Frank, um sistema simplesmente autônomo ou com tendência a o ser, "*a closed system only weakly linked with the world beyond*"[158].



Na Nova Inglaterra, por volta de 1830, uma "aldeia industrial". (New York Historical Association, Cooperstown.)

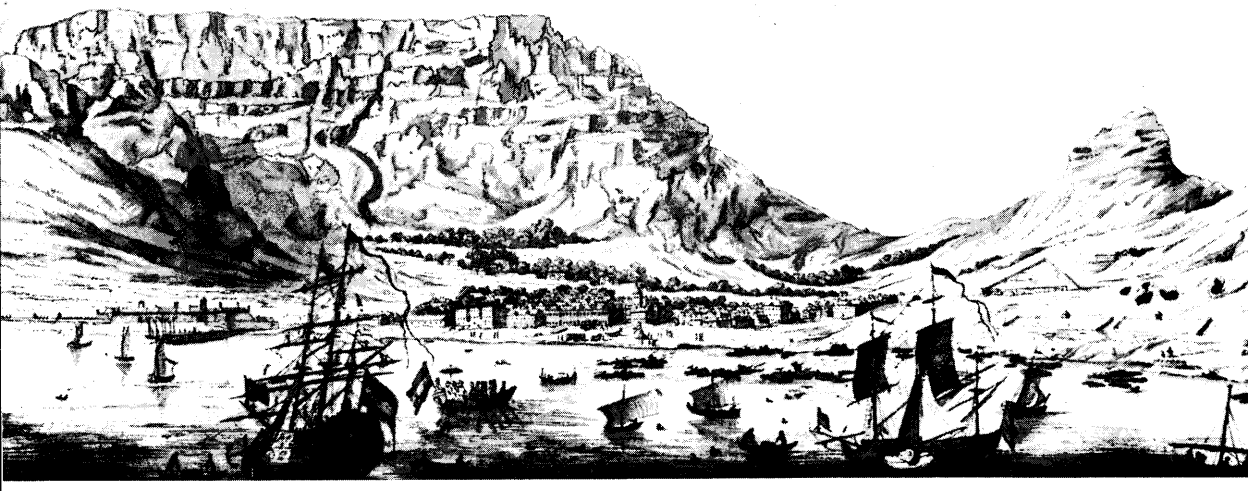
Partir da propriedade fundiária não torna mais fácil chegar a conclusões nítidas. Na América espanhola, coexistem três formas de propriedade: as plantações, as *haciendas*, as *encomiendas*. Das plantações já falamos[159]: são de certo modo capitalistas, mas na pessoa do plantador e mais ainda dos mercadores que lhe dão a mão. As *haciendas* são as grandes propriedades constituídas sobretudo no século XVII, durante a "refeudalização" do Novo Mundo. Esta operou-se em benefício de proprietários, os *hacendados*, e também da Igreja[160]. Essas grandes propriedades vivem em parte fechadas em si mesmas e em parte ligadas ao mercado. Em certas regiões, por exemplo na América Central, mantêm-se na sua maioria autônomas; mas os domínios freqüentemente enormes dos jesuítas, que conhecemos melhor do que os outros por causa dos seus arquivos, dividem-se entre uma economia natural de subsistência e uma economia externa sob o signo da moeda. O fato de as contas das *haciendas* se fazerem em moeda não impede que se pense que o pagamento de salários só se faça no fim do ano — e que nessa ocasião o camponês não chegue a receber nenhum dinheiro, pois os adiantamentos em gêneros por ele recebidos terão ultrapassado ou equilibrado as somas que lhe seriam devidas[161]. Aliás conhecem-se na Europa situações semelhantes.

Com as *encomiendas*, estamos em princípio mais perto do "feudalismo", se bem que as concessões de aldeias de índios a espanhóis tinham sido feitas a título de *benefícios*, não de *feudos*. São, em princípio, propriedades provisórias que dão ao *encomendero* direito às contribuições por parte dos seus índios, não à propriedade pura e simples das terras nem à livre disposição da mão-de-obra. Mas essa imagem é teórica: os *encomenderos* transgridem essas restrições. Um relatório de 1553[162] denuncia os patrões pouco escrupulosos que vendem seus índios "a pretexto de venderem uma *estancia* ou um pouco de gado" e "*oidores* levianos ou prevaricadores" que fecham os olhos. A proximidade das autoridades locais limita as infrações mas, uma vez longe das capitais[163], o controle deixa de ser possível. É apenas em princípio que o *encomendero*, inserido no sistema colonial de mando está de certo modo a serviço das autoridades espanholas, do mesmo modo que os funcionários reais. Na realidade, ele tende a se desvencilhar dessa obrigação e, em 1544, inicia-se uma crise da *encomienda*, com a revolta dos irmãos Pizarro, do Peru. Ela prosseguirá por muito mais tempo, pois o conflito entre *encomenderos* e funcionários da Coroa estava dentro da lógica das coisas. Estes funcionários — *corregidores* e *oidores das audiencias*, espécies de parlamentos coloniais segundo o modelo das *audiencias* da Espanha — estavam quase constantemente contra proprietários que, abandonados a si próprios, logo teriam constituído ou reconstituído um regime feudal. Graças a uma parte importante da sua ação, não a toda a sua ação, a América espanhola depressa se tornou, como afirma George Friederici[164], uma terra modelar de funcionalismo e de burocracia. E o fato é bem difícil de incorporar à imagem clássica do *feudalismo*, tal como o senhor do *engenho* da Bahia e seus escravos não podem ser incluídos sem mais nem menos num modelo autenticamente capitalista.

Deveremos concluir: nem feudalismo, nem capitalismo? A América, no seu conjunto, apresenta-se como uma justaposição, um amontoado de sociedades e de economias diversas. Na base, economias semifechadas, chamem-lhes como quiserem; acima delas, economias semi-abertas, se assim se pode dizer; finalmente, nos planos superiores, as minas, as plantações, talvez certas grandes organizações de

pecuária (não todas) e os negócios. O capitalismo é, quando muito, uma última fase mercantil: os *aviadores* dos mineiros, os mercadores privilegiados dos *consulados*, os mercadores de Vera Cruz em conflito constante com os da Cidade do México, os mercadores que se refestelam por trás da máscara das Companhias criadas pelas metrópoles, os mercadores de Lima, os mercadores do Recife, em face da "senhorial" Olinda, ou os da cidade baixa da Bahia em face da cidade alta. Mas, com todos esses homens de negócios, encontramo-nos, na realidade, no tecido das ligações da economia-mundo européia, que é como uma rede lançada sobre a América inteira. Não no interior de capitalismos nacionais, mas no quadro de um sistema global, manobrado a partir do próprio coração da Europa.

Para Eric Williams[165], a superioridade da Europa (e por isso ele entende sua próxima Revolução Industrial, eu entenderia igualmente a supremacia mundial inglesa e a emergência de um capitalismo mercantil reforçado) viria em linha reta da exploração do Novo Mundo, particularmente da aceleração que trazem à vida européia os lucros constantes das plantações, na frente das quais ele coloca os campos de cana-de-açúcar e seus camponeses negros. A mesma tese, mais simplificada, é sustentada por Luigi Borelli[166], que inscreve a modernidade do Atlântico e da Europa no ativo do açúcar, portanto da América, onde açúcar, capitalismo e escravatura estão lado a lado. Mas terá sido a América, incluindo a América mineira, a única operária da grandeza européia? Não, decerto, não mais do que a Índia, que tampouco criou sozinha a supremacia da Europa, se bem que os historiadores indianos possam hoje afirmar, com argumentos de peso, que a revolução industrial inglesa se alimentou da exploração do seu país.



A colônia holandesa do Cabo da Boa Esperança. Desenho de J. Rach, 1762. (Atlas van Stalk)

A ÁFRICA NEGRA TOMADA NÃO APENAS DE FORA

Gostaria de tratar apenas da África Negra, deixando de lado o Norte da África — uma África branca que vive na órbita do Islã; deixando também de lado, o que não surge com evidência, a parte oriental da África da entrada do mar Vermelho e da costa da Abissínia até a ponta meridional do continente.

Esse extremo sul da África está ainda, no século XVIII, meio vazio: a colônia do Cabo, fundada em 1657 pelos holandeses, embora seja, com seus 15 000 habitantes, a maior colônia européia do continente, não passa de um ponto de escala na rota das Índias estritamente a serviço da *Oost Indische Compagnie*[167], muito atenta a esse posto estratégico. Quanto ao interminável litoral da África do lado do oceano Índico, pertence à economia-mundo centrada na Índia, para a qual é simultaneamente uma rota importante e uma zona *periférica*, muito antes da chegada dos portugueses em 1498[168]. Evidentemente, haverá um longo intervalo de operações portuguesas, mudando muita coisa. Com efeito, é por esse litoral que Vasco da Gama, depois de ter dobrado o cabo da Boa Esperança, volta a subir para o Norte em direção à Índia: faz escala em Moçambique, em Mombaça e em Melinde, a partir de onde um piloto, Ibn Madjib, oriundo do Gudjerat, leva-o sem grande dificuldade, graças à monção, até Calicut. A costa leste da África é portanto uma rota preciosa à ida e à volta das Índias: suas escalas permitem às tripulações abastecer-se de víveres frescos, reparar os navios, às vezes aguardar o momento de regressar quando, com a estação demasiado avançada, é perigoso dobrar o cabo da Boa Esperança.

Durante muito tempo, um interesse suplementar valorizou a Contra Costa[169]: a presença de campos auríferos no interior do vasto Estado do Monomotapa[170], fazendo-se a exportação do metal amarelo pelo porto de Sofala, a sul do delta do Zambeze. O pequeno aglomerado dominado durante um período prolongado pela cidade de Quíloa, situada bem ao norte, tornou-se o ponto de mira dos empreendimentos portugueses. A força foi empregada com sucesso em 1505 e, a partir de 1513, tudo ficou em ordem. O ouro, porém, só chegava à costa trocado por mercadorias, os cereais de Melinde e, mais ainda, os tecidos de algodão da Índia. Os portugueses precisaram e souberam usar para isso os tecidos do Gudjerat. Mas esse tráfico lucrativo durou pouco: o Monomotapa dilacera-se em guerras contínuas; o ouro rareia e, ao mesmo tempo que o ouro, a tutela portuguesa se deteriora. Os mercadores árabes retomam o controle em Zanzibar e em Quíloa, onde se abastecem de escravos que vendem na Arábia, na Pérsia e na Índia[171]. Os portugueses, porém, conservam Moçambique, onde subsistem mediocremente. Por volta do final do século XVIII, tiram de lá, ao que se diz, alguns milhares de escravos por ano, e mesmo os franceses, de 1787 a 1793, participaram desse tráfico para abastecer de mão-de-obra a Île de France e a ilha Bourbon[172].

De modo geral, podemos aplicar a esses extensos litorais o julgamento pessimista de um documento dirigido ao governo russo (18 de outubro de 1774): "Há muito o rio Sofala, bem como os que lhe são adjacentes, deixaram de trazer ouro nas suas águas." As praças de Melinde e de Mombaça, no sul de Moçambique, fi-

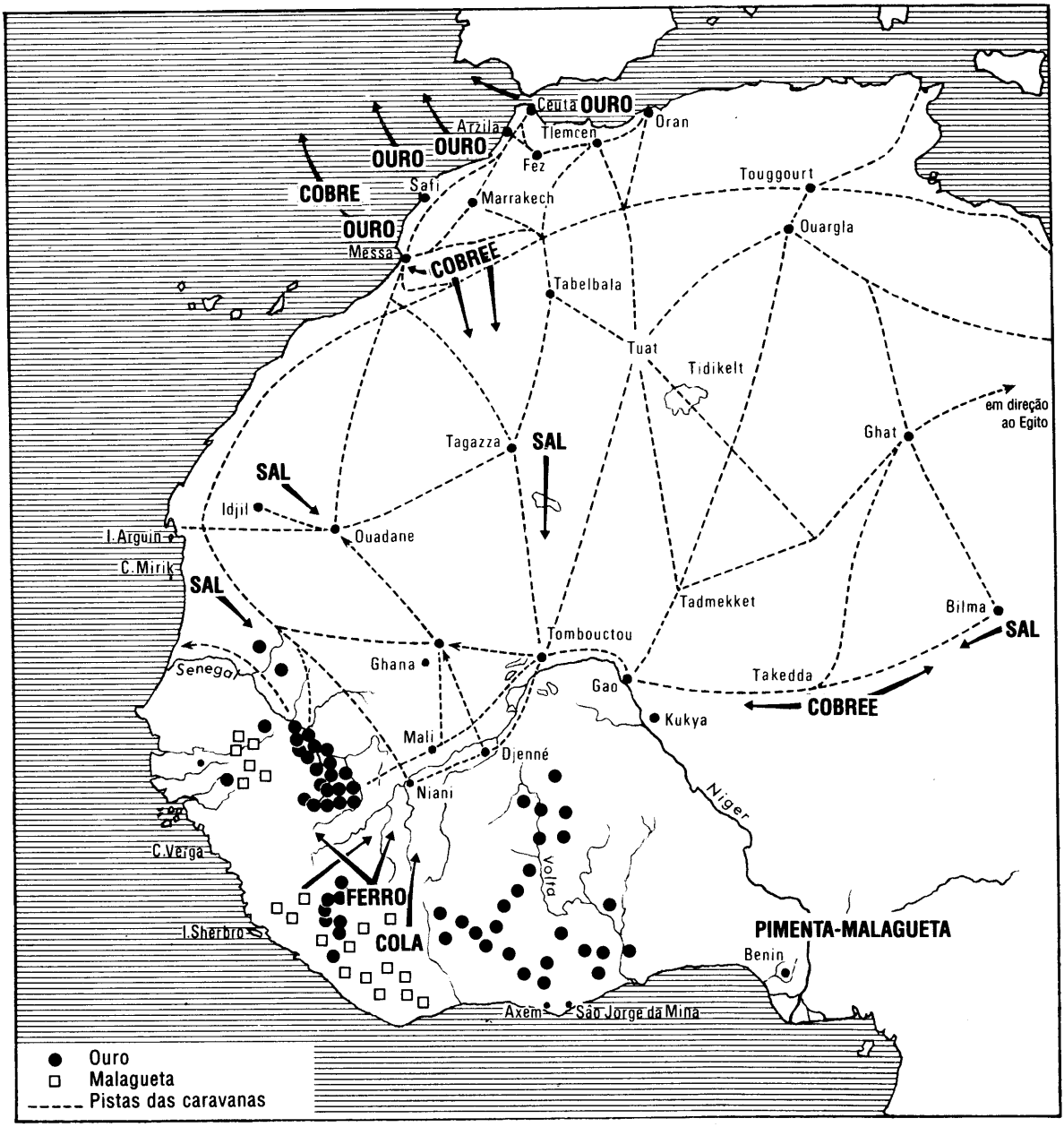
cam, por assim dizer, desertas, e as poucas famílias portuguesas que lá ainda residem são "mais bárbaras do que polidas"; seu comércio "reduz-se ao envio para a Europa de alguns negros que degeneram e dos quais a maior parte não presta para nada"[173]. Desse modo, prevenia-se o governo russo, que procurava saídas internacionais, de que aquela não era a porta certa a se buscar. Vamos portanto ignorar, sem grandes remorsos, a vertente "índica" da África Austral, cujos bons tempos já se foram.

Só a África Ocidental

A situação é diferente na frente atlântica da África, desde o Marrocos até a Angola portuguesa. Desde o século XV a Europa percorre seus litorais, muitas vezes malsãos, e dialoga com as suas populações. Uma curiosidade demasiado limitada a terá levado a desdenhar o interior do continente, como muitas vezes se disse? Com efeito, os europeus não encontraram, na África Negra, as facilidades[174] que na América índia ofereciam os Impérios asteca e inca, onde tornaram, diante de tantas populações submetidas, ares de libertadores[175] e onde acabaram por se apoiar em sociedades disciplinadas que podiam explorar sem dificuldades.

Na orla marítima da África, os portugueses e os outros europeus encontraram apenas resquícios de tribos ou Estados medíocres onde era impossível lançar bases. Os Estados mais consistentes, como o Congo[176] ou o Monomotapa, situavam-se no interior das terras, como que protegidos pela densidade do continente e pela cintura costeira de sociedades politicamente pouco ou mal organizadas. As doenças tropicais, tão nocivas ao longo das costas, constituíram talvez outra barreira. Mas é de se duvidar, no entanto, uma vez que o europeu superou esses mesmos obstáculos nas regiões tropicais da América. Outra razão mais séria: o interior africano foi defendido pela relativa densidade do seu povoamento, pelo vigor de sociedades que, ao contrário dos ameríndios, conheciam a metalurgia do ferro e contavam freqüentemente com populações belicosas.

Aliás, nada incentivava a Europa a se aventurar longe do oceano, uma vez que encontrava na costa, a seu alcance, o marfim, a cera, a goma do Senegal, a malagueta, o ouro em pó e, mercadoria maravilhosa, escravos negros. Além disso, a princípio, pelo menos, esses bens obtinham-se através de trocas fáceis, por enfeites, contas de vidro, tecidos de cores vivas, um pouco de vinho, um garrafão de rum, um fuzil dos chamados "de tráfico" e umas pulseiras de cobre chamadas *manillas*, "ornamento bastante bizarro" que o africano põe "na perna, acima do tornozelo [...], e no braço, acima do cotovelo"[177]. Em 1582, os negros do Congo eram pagos pelos portugueses "com ferro-velho, pregos, etc., que eles valorizavam mais do que as moedas de ouro"[178]. Em suma, clientes e fornecedores fáceis de enganar, bons meninos, às vezes preguiçosos, "contentando-se em viver o dia-a-dia...". Mas, "em geral, as colheitas desse povo são tão más que os navegadores europeus que lá vão comprar homens são forçados a levar da Europa ou da América as provisões necessárias à alimentação dos escravos que irão constituir a carga dos seus barcos"[179]. Em suma, por toda parte os europeus se vêem diante de economias ainda



44. PORTUGAL E A CONQUISTA DO LITORAL AFRICANO (SÉCULOS XV-XVI)

No século XVI, as rotas marítimas superaram as antigas rotas do Saara. O ouro que ia para o Mediterrâneo é desviado para o oceano. Às riquezas exploradas pelos portugueses, deve-se, evidentemente, acrescentar os escravos negros. (Segundo V. Magalhães Godinho, L'Économie de l'Empire portugais aux XV^{e} et XVI^{e} siècles, *1969)*

primitivas. André Thevet[180] (1575) define-as numa frase: "lá não se usa a moeda". Está tudo dito, então. Mas, afinal, o que é a moeda? As economias africanas têm suas moedas, isto é, um "meio de troca e um padrão de valor reconhecido", quer se trate de pedaços de tecido, de sal, de gado ou, no século XVII, de barras de ferro importadas[181]. Chamar essa moeda de *primitiva* não permite concluir imediatamente que falte vigor às economias africanas, que elas não irão despertar antes do século XIX, antes dos contragolpes da revolução industrial e comercial da Europa. Em meados do século XVIII, essas regiões atrasadas enviam mesmo assim *talvez* 50 000 negros por ano para os pontos de embarque do tráfico, ao passo que em Sevilha, a Espanha, no século XVI, reunia em média 1 000 por ano[182] e para a Nova Inglaterra, de 1630 a 1640[183] contam-se em média, por ano, 2 000 emigrantes. E as incursões de arrebanhamento desse gado humano nem sequer interrompem a vida cotidiana, pois estes milhares de escravos, amarrados uns aos outros por correias de couro passadas em volta de seu pescoço, são expedidos para o Atlântico pelos Estados do interior durante a estação seca, a estação morta da agricultura, com seus numerosíssimos guardas[184].

As punções do tráfico, renovadas a cada ano, implicam forçosamente uma economia de certo tônus. É o que repetem com maior ou menor força os estudos recentes dos africanistas. Portanto, o vaivém dos navios negreiros não basta por si só para explicar o tráfico, que deve também ser formulado em termos africanos. Escreve Philip Curtin: "O comércio de escravos é um subsistema da economia atlântica, mas é também um subsistema do amplo modelo da sociedade oeste-africana, das suas atitudes, da sua religião, dos seus padrões profissionais, da sua própria identidade e de muitas outras coisas"[185]. É necessário devolver à Africa seus direitos e suas responsabilidades.

Um continente isolado mas acessível

A África Negra desenha-se como um triângulo imenso em três espaços não menos imensos: a norte, o Saara; a leste, o oceano Índico; a oeste, o Atlântico. Conforme combinado, deixaremos de lado esse litoral oriental. Quanto aos confins saarianos e às praias atlânticas, são intermináveis frentes de ataque, por onde os estrangeiros (sejam quais forem o seu nome, época, circunstâncias) chegam aos próprios portos da África Negra. Regularmente, conseguem sua abertura. E quase logicamente: não está o continente negro nas mãos de um povo de camponeses que voltam as costas tanto ao mar como ao deserto saariano, "o qual, sob muitos aspectos, é semelhante ao mar"?[186] Estranhamente, o negro não pratica nenhuma das navegações que, pelo oceano ou pelo deserto, estariam a seu alcance. No Atlântico, navega apenas nas águas da foz do Congo, de uma margem à outra do rio[187]. O oceano, tal como o Saara, foi para ele uma barreira, mais do que uma simples fronteira.

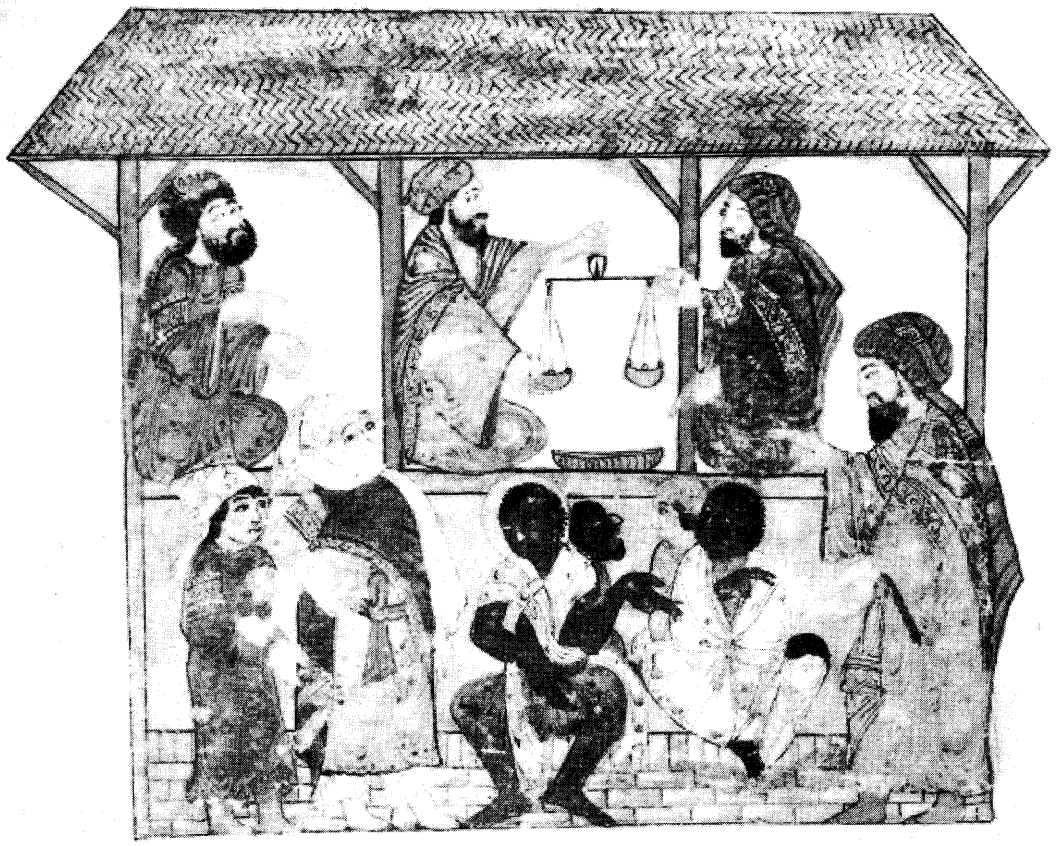
Para a África Ocidental, os brancos são os *murdele*, homens vindos do mar[188]. A tradição ainda hoje fala da surpresa dos negros diante de sua aparição: "Viram no grande mar surgir um grande barco. O barco tinha asas muito brancas, brilhantes

como facas. Os homens brancos saíram da água e disseram palavras que não compreendemos. Nossos antepassados tiveram medo e disseram que eram os *vumbi*, as almas do outro mundo. Foram repelidos para o mar com saraivadas de flechas. Mas os *vumbi* cuspiram fogo com um ruído de trovão..."[189] Nesses primeiros momentos, os negros nem sequer imaginaram que os brancos habitavam, viviam fora dos seus barcos.

No litoral atlântico, o navio da Europa não encontra resistência nem vigilância. Dispõe de absoluta liberdade de manobra, vai onde quer, faz comércio onde lhe agrada, consegue aqui o que não conseguiu ali ou já conseguiu em outro lugar uns dias antes. Organiza até mesmo um comércio "de África em África", segundo o modelo do comércio de Índia em Índia, embora muito menos amplo. Os fortes construídos na costa são pontos de apoio sólidos e as ilhas próximas servem de postos de vigia. É o caso da Madeira, das Canárias, e também da curiosíssima ilha de São Tomé, no golfo da Guiné, ilha de açúcar e de escravos que, a partir do século XVI, passa por um desenvolvimento prodigioso, decerto porque os ventos de oeste e o alísio sul se juntam nela e todas as rotas lhe serviam, tanto para oeste e para a América como para a África próxima, a leste.

Estaremos enganados? Ao longo dos confins saarianos, o processo é o mesmo. O Islã, com suas caravanas de camelos, tem tanta liberdade para escolher seus acessos quanto a Europa com os seus barcos. Pode escolher os pontos de ataque e as portas de entrada. O Gana, o Mali, o Império de Gao foram outras tantas irrupções que parecem ligadas à exploração do marfim, do ouro em pó e dos escravos. Aliás, a partir do momento em que esta exploração sofreu um revés com a chegada dos portugueses ao golfo da Guiné, as excrescências políticas antigas começaram a se deteriorar. Em 1591, Tombuctu foi tomada numa incursão de aventureiros marroquinos[190].

Uma vez mais, a identidade profunda define-se entre o imperialismo do Islã e o imperialismo do Ocidente. Duas civilizações agressivas, ambas escravagistas, em face das quais a África Negra pagou o preço da sua falta de vigilância e da sua fraqueza. É verdade que o invasor se apresentava nos seus confins com bens inéditos, capazes de fascinar o eventual adquirente. Entra em jogo a cobiça: de noite, diz o rei do Congo, "ladrões e homens sem consciênca raptam [filhos de nossos nobres e de nossos vassalos], levados pelo desejo de terem coisas e mercadorias de Portugal de que são ávidos"[191]. E Garcia de Resende escreve (1554): "Vendem-se uns aos outros e há muitos mercadores cuja especialidade é enganá-los e entregá-los aos negreiros"[192]. O italiano Gio Antonio Cavazzi, que viveu na África de 1654 a 1667, observa "que por um colar de coral ou um pouco de vinho os congoleses às vezes vendiam seus próprios pais, seus filhos, irmãs e irmãos, jurando ao mesmo tempo aos compradores que se tratava de escravos domésticos"[193]. A cobiça, ninguém poderá negar, desempenhou seu papel e os europeus atiçaram-na conscientemente. Os portugueses, que têm o gosto do vestuário como sinal de nível social, desenvolveram esse mesmo gosto pelo "*vestir*" nos negros colocados sob sua dependência. Talvez sem segundas intenções, uma vez que em Sofala, em 1667, um português chega mesmo a propor que se *obriguem* os negros comuns, que andam nus sem vergonha, a usar tangas; então "todo o tecido que a Índia é capaz de produzir não bastará para assegurar as necessidades sequer de metade dos negros"[194]. Aliás, to-



A escravatura no Islã. Mercado de escravos em Zabid, no Iêmen, século XIII. Segundo uma ilustração dos Maqamat, 635/1237, de Al Hariri, B.N., Ms. ar. 5847. (Clichê B.N.)

dos os meios são bons para forçar as trocas, inclusive a prática dos adiantamentos; em caso de não-pagamento, é lícito ficar com os bens, depois com a pessoa do devedor incapaz de satisfazer sua dívida. A pura violência também é amplamente empregada; cada vez que ela encontrou o campo livre, os recordes de lucro foram ultrapassados. Em 1634, uma testemunha diz-se "absolutamente certa de que este reino [Angola, onde a caça aos escravos está no auge] permite a certas pessoas enriquecer mais do que na Índia oriental"[195].

Todavia, é certo que, se houve na África um comércio de homens, foi porque a Europa o quis e o impôs; mas também porque a África tinha o mau hábito de praticá-lo, na direção do Islã, do Mediterrâneo e do oceano Índico, muito antes da chegada dos europeus. A escravatura, na África, era endêmica, estrutura cotidiana, num quadro social que, em vão, gostaríamos de conhecer melhor. Mesmo a paciência do historiador habituado às documentações incompletas, mesmo as ousadias do

comparatista, mesmo a habilidde de Marian Malowist[196] não bastam para o reconstituir. Muitas questões permanecem em aberto: o papel das cidades relativamente às constelações de aldeias; o lugar do artesanato e do comércio longínquo; o papel do Estado... E, depois, certamente não há *uma* sociedade que seja a mesma em toda parte. A escravatura apresenta-se sob formas diversas, consubstanciais a diversas sociedades: escravos de Corte, escravos incorporados às tropas do príncipe, escravos domésticos ou de senzala, escravos da agricultura, da indústria, correios também, intermediários, até mercadores. Os recrutamentos são ao mesmo tempo internos, locais (a delinqüência no Ocidente leva às galés, aqui à pena de morte ou à escravidão); ou externas, na seqüência de guerras ou de incursões contra os povos vizinhos, como no tempo da Roma antiga. Com o tempo, essas guerras e incursões tornam-se uma indústria. Nessas condições, não se tornariam os escravos da colheita guerreira tão numerosos, tão difíceis de manter e de alimentar que se arriscavam de certo modo a ficar sem emprego? Vendendo-os no mercado externo, a África talvez estivesse se desfazendo de eventuais sobrecargas de homens.

Desmedidamente desenvolvido sob o impacto da demanda americana, o tráfico agitou todo o continente negro. Desempenhou, entre o interior e a costa, um duplo papel: enfraquecendo, deteriorando os grandes Estados do interior, o Monomotapa, o Congo; favorecendo, em contrapartida, o avanço de pequenos Estados *intermediários* nas vizinhanças do litoral, espécie de Estados corretores que alimentavam de escravos e de mercadorias os mercadores da Europa. Também para o Islã, o que foram os sucessivos Impérios do Níger senão Estados corretores, fornecedores para o Norte da África e para o Mediterrâneo de pó de ouro e em escravos? A Europa do século X também fora, ao longo do Elba, uma zona intermediária para a aquisição de escravos *eslavos* a serem enviados para terras do Islã. Não são os tártaros da Criméia, a partir do século XVI, fornecedores de escravos russos, a pedido de Istambul?[197]

Da costa para o interior

Por esse processo, a África Negra foi mais submetida, em profundidade, do que afirmavam antigamente os historiadores. A Europa enterrou suas raízes até o interior do continente, muito além das suas posições litorâneas, das ilhas de escala, dos barcos amarrados que se decompunham ali mesmo, dos pontos habituais do tráfico ou dos fortes (o primeiro, o mais célebre, o de São Jorge da Mina, construído pelos portugueses na costa da Guiné, em 1454). Esses fortes portugueses, depois holandeses ou franceses, de tão difícil manutenção, constituem uma proteção contra eventuais ataques dos negros e dos concorrentes europeus. Com efeito, os brancos que jogam o mesmo jogo mercantil digladiam-se constantemente, tomam os respectivos fortes, travam uma guerra ativa, quando não próspera, à margem dos grandes conflitos. O entendimento só é possível contra inimigos comuns: por exemplo, a Companhia real inglesa da África e a Companhia francesa do Senegal (esta absorvida pela Companhia francesa das Índias, em 1718) entenderam-se bastante bem contra os *privateers*, os *interlopers*, ingleses ou não, contra todos os mercadores

que traficavam fora do âmbito das companhias. É verdade que estas, incluindo a Companhia holandesa das Índias ocidentais, estavam em maus lençóis, incapazes de manter fortalezas e guarnições sem subvenções do Estado. De maneira que acabarão por abandonar muitas das suas pretensões e deixar as coisas correrem.

A partir da costa, o comércio fazia-se em barcos leves que subiam a remo os cursos de água até as escalas a montante e as feiras onde o comércio europeu encontrava as caravanas africanas. Nesses tráficos, os intermediários natos foram durante muito tempo os descendentes de portugueses, mestiços de brancos e negros que se haviam tornado "filhos da terra" e cujos serviços todos disputavam. Depois, ingleses e franceses decidiram subir eles próprios rios e riachos, a instalar-se no interior. Conta o padre Labat: "O capitão Agis [um inglês] não estava então em Bintam. Os ingleses empregam-no para fazerem seu comércio rio acima; é empreendedor e já o viram ir até o rio Falema, a um dia do forte de Santo Estêvão de Cainura"[198]. Com a segunda metade do século XVIII, quando a Companhia real inglesa renuncia à maior parte das suas atividades e o forte de São Jaime, na foz do Gâmbia, é abandonado, o comércio europeu vai para os intermediários indígenas; remadores negros, que são mais baratos do que os ingleses, sobem o rio com as mercadorias da Europa; trazem mercadorias africanas, incluindo madeira de ébano, destinadas muitas vezes ao navio de um *privateer*. Os negros tornaram-se os segundos patrões dos tráficos.

Essa evolução, curiosamente, reproduz a antiga evolução do comércio português, introdutor da Europa tanto na África como no Extremo Oriente. Os primeiros *lançados*[199] tinham sido portugueses; do mesmo modo, os mercadores da ilha de São Tomé, que cedo começaram a praticar o comércio de África em África, do golfo da Guiné até Angola, um dia mercadores, no dia seguinte piratas. No fim do século XVI, em São Salvador, capital do Congo, havia mais de cem mercadores portugueses e um milhar de aventureiros da mesma nacionalidade. Depois, as coisas se arranjaram, os pequenos papéis tinham sido cedidos aos intermediários e aos comissários africanos, especialmente os mandingas, designados pelo nome genérico de *mercadores*, e a colaboradores auxiliares, mestiços e negros, com o nome genérico de *pombeiros*. Estes últimos, fosse qual fosse o patrão que os empregasse, exploravam mais cruelmente do que os brancos os seus irmãos de cor[200].

O comércio triangular e os termos da troca

É conhecido o destino do tráfico: a *Middle Passage*, a travessia do Atlântico sempre pavorosa para os escravos amontoados em espaços reduzidos. Essa viagem, porém, é apenas um elemento do comércio triangular praticado por todos os navios que levantam âncora na costa africana, sejam eles portugueses, holandeses, ingleses ou franceses. Um navio inglês vai vender seus escravos na Jamaica, volta à Inglaterra com açúcar, café, índigo, algodão, depois ruma de novo para a África. Esse esquema é o mesmo, *mutatis mutandis*, para todos os navios negreiros. Em cada vértice do *triângulo* obtém-se um lucro e o balanço total do circuito é a soma de balanços sucessivos.

À partida de Liverpool ou de Nantes as mercadorias a bordo são as mesmas, tecidos, sempre tecidos, que incluem os algodões da Índia e tafetás listrados, utensílios de cobre, pratos e panelas de estanho, barras de ferro, facas com bainha, chapéus, miçangas, falsos cristais, pólvora, pistolas, fuzis de tráfico e, enfim, aguardente... Essa enumeração retoma, palavra por palavra, a lista de mercadorias que um banqueiro, em abril de 1704, embarca em Nantes, o grande porto negreiro da França, no seu barco, o *Prince de Conty* (com capacidade de trezentos tonéis)[201]. Nessa data tardia, a lista não seria diferente para uma partida de Liverpool ou de Amsterdam. Os portugueses sempre tinham evitado levar para a África armas e aguardente, mas seus sucessores não tiveram os mesmos escrúpulos ou a mesma prudência.

Finalmente, para que a troca corresponda à demanda européia em intensa alta, é necessária uma certa elasticidade do mercado africano diante da crescente oferta de mercadorias européias. É o caso da Senegâmbia, região curiosa, entre o deserto e o oceano, sobre a qual Philip Curtin acaba de escrever um livro prodigiosamente inovador[202], que reavalia simultaneamente a economia africana, a amplitude das trocas a despeito da dificuldade dos transportes, a força dos ajuntamentos nos mercados e nas feiras, o vigor das cidades que forçosamente exigem mais excedentes e, finalmente, os sistemas monetários pretensamente primitivos, que nem por isso deixam de ser bons instrumentos.

Com o tempo, a recepção de mercadorias européias tornou-se seletiva: o cliente negro não compra tudo cegamente. Se a Senegâmbia é compradora de barras ou mesmo de sucatas de ferro, é porque, ao contrário de outras regiões africanas, não tem indústria metalúrgica; se uma outra região (ou melhor, sub-região) compra muitos tecidos, é porque a tecelagem local é insuficiente. E assim por diante. E depois — esta é a surpresa —, em face da demanda ávida da Europa, a África acabará por reagir segundo as regras clássicas da economia: aumentará suas exigências, elevará os preços.

Philip Curtin[203] comprova suas teses com um estudo dos preços e dos *terms of trade* que o caráter primitivo da "moeda" não impede de levar a cabo. Com efeito, quando a barra de ferro, que é a *moeda de conta* da Senegâmbia, é cotada pelo mercador inglês a 30 libras esterlinas, trata-se não de um preço, mas de um *câmbio* entre a libra esterlina, moeda fictícia, e a barra de ferro, outra moeda fictícia. As mercadorias, cotadas em barras (e por conseguinte em libras), variam de preço, como demonstram os quadros que se seguem, e podemos calcular para a Senegâmbia valores globais plausíveis para as importações e para as exportações e calcular aproximadamente os *terms of trade*, os *termos da troca*, "indicador que permite apreciar a vantagem que uma economia retira das suas relações com o exterior"[204]. Comparando exportações e importações, preço na entrada e na saída, P. Curtin conclui que a Senegâmbia tira vantagens crescentes de suas trocas com o exterior. É um fato que, para obter mais ouro, mais escravos e mais marfim, a Europa precisou aumentar sua oferta, baixar o preço relativo de suas mercadorias. E essa constatação, estabelecida para a Senegâmbia, vale provavelmente para o conjunto da África Negra que, em resposta às exigências das plantações, dos campos de exploração aurífera, das cidades do Novo Mundo, entrega aos negreiros contingentes de escravos cada vez maiores: no século XVI, 900 000; no século XVII, 3 750 000; 7 a 8 milhões no

século XVIII; e, a despeito da abolição da escravatura em 1815, 4 milhões no século XIX[205]. Levando-se em conta a exigüidade dos meios empregados, a exigüidade dos transportes, o tráfico negreiro afirma-se um tráfico recorde.

I

OS "TERMS OF TRADE" DA SENEGÂMBIA

1680	100	(índice)	Os *terms of trade* obtêm-se pela relação
1730	149		entre os índices das exportações
1780	475		e das importações (exatamente e/i × 100).
1830	1031		

A vantagem do exportador africano multiplicou-se por cerca de 10. Mesmo admitindo-se uma larga margem de erro, a progressão é evidente.

II

EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES DA SENEGÂMBIA

(por produto, em porcentagem do total de exportações)

	1680	1730	1780	1830
ouro	5,0	7,8	0,2	3,0
goma	8,1	9,4	12,0	71,8
peles	8,5	—	—	8,1
marfim	12,4	4,0	0,2	2,8
escravos	55,3	64,3	86,5	1,9
cera de abelha	10,8	14,5	1,1	9,9
amendoim	—	—	—	2,6
total	100	100	100	100

Quadros extraídos de P. D. CURTIN, *Economic Change in Precolonial Africa*, 1975, pp. 336 e 327.

O impacto da demanda européia acarreta uma especialização comercial da Senegâmbia, com primazia sucessiva de um produto por vez: no princípio do século XVII, as peles; depois, até ao século XIX, os escravos; mais tarde, a goma; mais tarde ainda, o amendoim. A comparar com os "ciclos" do Brasil colonial: pau-brasil, açúcar, ouro, café.

O fim da escravatura

Uma vez adquirida, essa força explica que o tráfico não se tenha interrompido de um dia para o outro, ao ser oficialmente abolido por proposta inglesa, no congresso de Viena, em 1815. Segundo um viajante inglês, em 1817[206], Rio de Janeiro, Bahia e sobretudo Cuba tinham-se tornado pontos de chegada de um "comércio de homens" que se mantém ativo. Seria Havana o mais próspero desses pontos de che-

gada? Sete navios negreiros entram no porto ao mesmo tempo — quatro dos quais franceses. Mas são os portugueses e os espanhóis que se apoderam do tráfico subsistente e tiram proveito da queda das compras e dos preços provocada na África pela retirada dos ingleses (2 a 5 libras esterlinas a peça, ao passo que em Havana o preço é de 100 libras, e duas vezes mais na Flórida e em Nova Orleans, dadas as dificuldades do contrabando). Baixa temporária, mas nosso viajante inglês fica ainda mais despeitado com os lucros de um tráfico de que seu país se retirou para o deixar aos espanhóis e aos portugueses. Não terão eles, diz, com a vantagem do baixo preço dos seus escravos, "os meios de vender mais barato do que nós, nos mercados estrangeiros, não apenas o açúcar e o café, mas todos os outros produtos do trópico?" Nessa época, muitos ingleses partilhavam os sentimentos desse português indignado, que, em 1814, clamava que "é do interesse e do dever das grandes potências continentais recusar formalmente... o seu assentimento à insidiosa proposta da Inglaterra de declarar o Tráfico contrário ao direito das pessoas"![207]

Enfim, terão essas enormes punções destruído ou não o equilíbrio das sociedades negras de Angola, do Congo, das regiões litorânias do golfo da Guiné? Para dar uma resposta, precisaríamos conhecer os números da população por ocasião dos primeiros encontros com a Europa. Mas parece-me que tais recordes só foram possíveis, em última análise, graças a uma evidente vitalidade biológica do continente negro. E, se a população aumentou a despeito do tráfico, como possivelmente aconteceu, é preciso rever todos os dados do problema.

Com esse discurso, não procuro atenuar as faltas ou as responsabilidades da Europa relativamente às populações africanas. Se assim fosse, logo de início eu teria insistido nos presentes que, querendo ou sem querer, a Europa levou para a África: o milho, a mandioca, os feijões americanos, a batata-doce, o ananás, a goiaba, o coqueiro, os cítricos, o tabaco, a vinha — e, entre os animais domésticos: o gato, o pato da Barbaria, o peru, o ganso, o pombo... Sem esquecer a penetração do cristianismo, freqüentemente acolhido como o meio de adquirir a própria força do Deus dos brancos. E por que não alegar mais um argumento de defesa: as Américas negras, hoje, são pouca coisa? Elas existem.

A RÚSSIA, DURANTE MUITO TEMPO UMA ECONOMIA-MUNDO POR SI SÓ

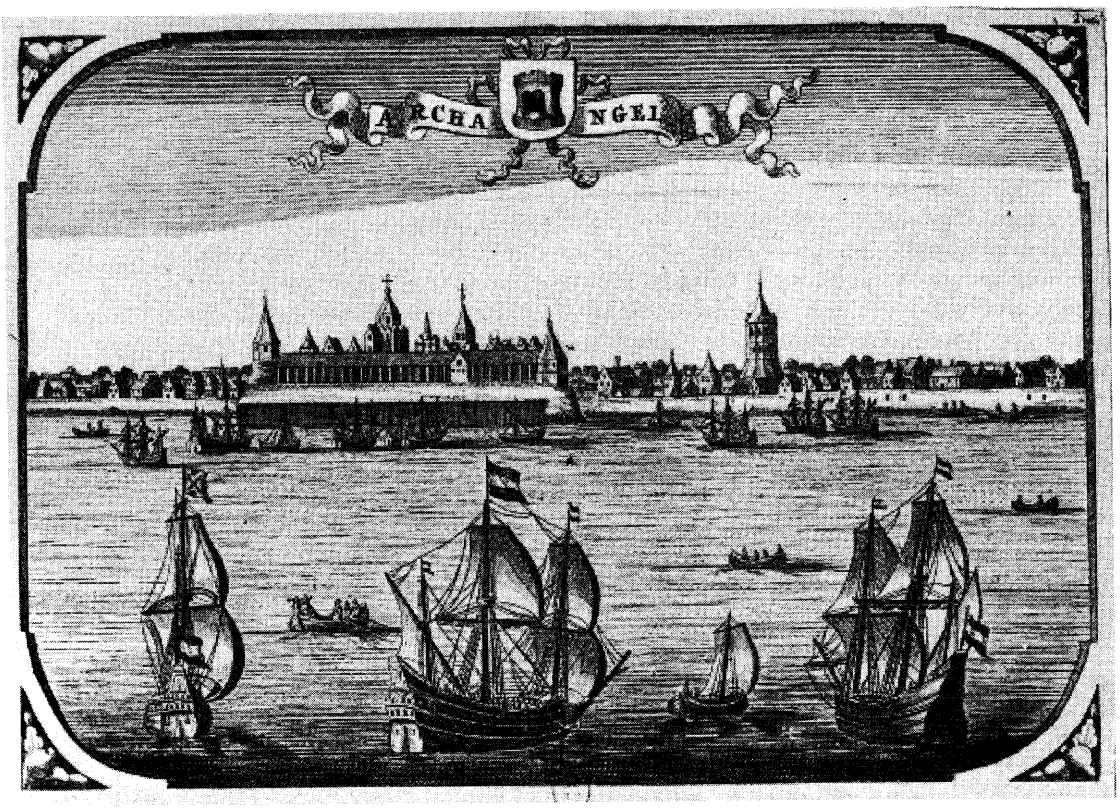
A economia-mundo[208] construída com base na Europa não se estende a todo o pequeno continente. Para além da Polônia, a Moscóvia mantém-se durante muito tempo à margem[209]. Como não concordar, neste ponto, com Immauel Wallerstein, que sem hesitar coloca-a fora da esfera ocidental, fora da "Europa européia", pelo menos até o início do governo personalizado de Pedro, o Grande (1689)?[210] O mesmo se aplica à península dos Bálcãs, onde a conquista turca abrangeu e subjugou, ao longo de séculos, uma Europa cristã, tal como o resto do Império dos osmanlis, na Ásia e na África, vastas zonas autônomas ou com tendência a o serem.

Com relação à Rússia e ao Império Turco, a Europa age por sua superioridade monetária, pelos atrativos e pelas tentações de suas técnicas, suas mercadorias, de sua própria força. Mas, enquanto do lado moscovita a influência européia ganha como que por si e um movimento basculante traz pouco a pouco o enorme país para o Ocidente, o Império Turco, pelo contrário, obstina-se em manter-se à margem da sua intrusão destruidora; de qualquer maneira, resiste. E só a força, a usura, o tempo vencerão sua hostilidade visceral.

Uma economia russa rapidamente levada a uma quase autonomia

A Moscóvia nunca esteve absolutamente fechada à economia-mundo européia[211], mesmo antes de 1555, data da conquista, pelos russos de Narva, pequeno porto da Estônia, no Báltico, ou antes de 1553, data da primeira instalação dos ingleses em Arkhangelsk. Mas abrir uma janela para o Báltico "cujas águas valiam seu peso em ouro"[212], deixar a nova *Moscovy Company* inglesa empurrar a porta de Arkhangelsk (embora essa porta se feche cedo, todos os anos, com os gelos do inverno) era aceitar a Europa diretamente. Em Narva, que os holandeses logo controlaram, navios de toda a Europa amontoavam-se no pequeno porto para, na volta, se espalharem por todas as escalas da Europa.

Todavia, a guerra chamada da Livônia terminou de modo desastroso para os russos, contentes por assinarem, com os suecos chegados a Narva, o armistício de 5 de agosto de 1583[213]. Perdiam seu único acesso ao Báltico, ficavam apenas com a porta pouco cômoda de Arkhangelsk, dando para o mar Branco. Esse golpe entravou qualquer abertura ampla para a Europa. Todavia, os novos senhores de Narva continuaram permitindo a passagem das mercadorias importadas ou exportadas pelo comércio russo[214]. Prosseguiram, portanto, as trocas com a Europa, por intermédio quer de Narva, quer de Reval e de Riga[215], e seu saldo positivo para a Rússia era liquidado em ouro e em prata. Os compradores de cereais e de cânhamo russos, especialmente os holandeses, costumavam levar, para equilibrar sua balança, sacos de moedas, cada um com 400 a 1 000 *riksdalers*[216]: em Riga, em 1650, 2755 sacos; em 1651, 2145; em 1652, 1012. Em 1683, o comércio de Riga deixou um saldo de 823 928 *riksdalers* em proveito dos russos.



O porto de Arkhangelsk no século XVII. B.N. Gravura. (Clichê B.N.)

Nessas condições, se a Rússia fica meio fechada em si mesma, é ao mesmo tempo por causa da imensidão que a esmaga, da sua população ainda insuficiente, do seu interesse comedido pelo Ocidente, da construção difícil e infinitamente retomada do seu equilíbrio interno — e não tanto por ter sido separada da Europa ou hostil a trocas. A experiência russa é talvez um pouco a do Japão, mas com a grande diferença de que este, a partir de 1638, fechou-se, por decisão política, à economia mundial, ao passo que a Rússia não é vítima nem de uma atitude que tenha tomado deliberadamente, nem de uma exclusão categórica vinda do exterior. Tem apenas tendência para se organizar à margem da Europa, como economia-mundo autônoma, com sua própria rede de ligações. Com efeito, a se dar razão a M. V. Fechner, o grosso do comércio e da economia russa, no século XVI, equilibra-se a sul e a leste, mais do que ao norte e a oeste (isto é, na direção da Europa)[217].

No princípio do século, o principal mercado externo da Rússia é a Turquia. A ligação faz-se pelo vale do Don e pelo mar de Azov, onde o transbordo é assegurado exclusivamente por navios otomanos: o mar Negro é na época um lago turco bem guardado. Prova de um tráfico regular e volumoso, um serviço de correios a cavalo liga então a Criméia a Moscou. Por volta de meados do século, a ocupação

do curso inferior do Volga (tomada de Kazan em 1552; de Astrakhan em 1556) abriu amplamente a via sul, embora o Volga corresse através de regiões ainda mal pacificadas, tornando a via terrestre pouco praticável e a via fluvial bastante perigosa: acostar é sempre correr um risco. Mas os mercadores russos agrupam-se em caravanas fluviais que, por seu número, garantem uma eventual defesa.

Kazan e, mais ainda, Astrakhan tornam-se então plataformas giratórias do comércio russo com as estepes do Baixo Volga e sobretudo da Ásia central, da China e, em primeiro lugar, do Irã. As viagens comerciais chegam a Kasvin, Chiraz, à ilha de Ormuz (onde se chega em três meses, a partir de Moscou). Uma frota russa, criada em Astrakhan durante a segunda metade do século XVI, opera no Cáspio. Outros tráficos vão até Tashkent, Samarcanda e Bukhara — e até Tobolsk, fronteira do Leste siberiano.

Essas trocas com o Sul e o Leste têm certamente um volume superior (embora não possamos quantificá-las) às que vão para a Europa ou voltam de lá. Os russos exportam couros crus, peles, ferragens, tecidos grosseiros, ferro forjado, armas, cera, mel, produtos alimentares, mais produtos europeus reexportados: tecidos flamengos ou ingleses, papel, vidro, metais... No outro sentido chegam especiarias (sobretudo pimenta e sedas da China ou da Índia, transitando tudo pelo Irã; veludos e brocados persas; açúcar, frutos secos, pérolas e ourivesaria da Turquia; tecidos de algodão de uso popular, provenientes da Ásia central... Todas essas atividades comerciais são controladas, protegidas, ocasionalmente desenvolvidas pelo Estado.

Se nos ativermos aos poucos números conhecidos e que se referem aos monopólios do Estado (portanto, apenas uma parte das trocas, e não forçosamente a maior), o comércio oriental parece positivo para a Rússia. E, no seu conjunto, estimulante para sua economia. Enquanto o Ocidente demanda da Rússia apenas matérias-primas, abastece-a apenas de produtos de luxo e metal amoedado (o que, diga-se, tem sua importância), o Oriente compra-lhe produtos manufaturados, fornece-lhe ingredientes de tinturaria úteis à sua indústria, abastece-a de produtos de luxo mas também de tecidos baratos, seda e algodão, para consumo popular.

Um Estado forte

Querendo ou não, a Moscóvia preferiu o Leste ao Oeste. Deveremos ver nisso a razão do atraso do seu crescimento? Ou terá a Rússia, ao retardar seu confronto com o capitalismo europeu, se poupado, como é provável, à sorte pouco invejável da vizinha Polônia cujas estruturas foram todas remodeladas pela demanda européia, onde aumentam a fortuna brilhante de Gdansk (Danzig é "o olho da Polônia") e a onipotência dos grandes senhores e dos magnatas, enquanto se reduz a autoridade do Estado e definha o desenvolvimento das cidades?

Na Rússia, pelo contrário, o Estado é como um rochedo no meio do mar. Tudo leva à sua onipotência, à sua polícia reforçada, a seu autoritarismo, com respeito tanto às cidades (onde "o ar não dá liberdade"[218] como no Ocidente) como à conservadora Igreja ortodoxa, ou à massa camponesa que pertence ao czar antes de pertencer ao senhor, ou aos próprios boiardos, reduzidos à obediência, quer se trate da

nobreza hereditária ou dos titulares de *pomestié*, espécie de *benefícios* dados como recompensa pelo soberano e que fazem lembrar, segundo a preferência do leitor, ora as *encomiendas* espanholas da América ora, mais ainda, os *sipahiniks* turcos. Ainda por cima, o Estado encarrega-se do controle das trocas essenciais: monopolizou o comércio do sal, das potassas, da aguardente, do hidromel, das peles, do tabaco, mais tarde do café... O mercado do trigo funciona à escala nacional, mas a exportação de cereais está sujeita a autorização do czar, a quem servirá muitas vezes de argumento para facilitar conquistas territoriais[219]. E é o czar que organiza, a partir de 1653, as caravanas oficiais que, em princípio de três em três anos, se dirigem a Pequim levando peles preciosas e trazendo de volta ouro, seda, damascos, porcelana, mais tarde chá. Para vender álcool e cerveja, monopólio do Estado, abriram-se bares "chamados *kobaks* em língua russa e que o czar reservou para si com exclusão de qualquer outra pessoa [...] exceto, na parte da Ucrânia habitada pelos cossacos". Daí ele extrai, a cada ano, enormes rendimentos, talvez um milhão de rublos, e, "como a nação russa está acostumada às bebidas fortes e os soldados e operários recebem metade da sua paga em pão ou farinha e a outra metade em dinheiro, consomem esta última parte nos bares, de forma que todo o dinheiro contado que circula na Rússia vai para os cofres de Sua Majestade, o Czar"[220].

Dos negócios do Estado, cada qual serve-se como quer, é a verdade. As fraudes são "infinitas", "os boiardos e outros particulares arranjam maneira de vender às escondidas tabaco da Circássia e da Ucrânia, onde ele cresce em quantidade". E o que dizer das fraudes com a vodca, a todos os níveis da sociedade? O contrabando mais gritante, porém, tolerado à força, é o das peles e couros da Sibéria, tão volumoso na direção da China próxima, que em breve as caravanas oficiais expedidas para Pequim deixam de fazer seus negócios. Em 1720, "cortaram a cabeça" ao "príncipe Gagarin, até então governador da Sibéria... por ter acumulado riquezas tão imensas que, desde aquela época, ainda não pararam de vender seus móveis e mercadorias da Sibéria e da China, e ainda restam várias casas cheias de coisas por vender, sem contar as pedrarias, o ouro e a prata, que se afirma serem do montante de mais de 3 milhões de rublos"[221].

Mas a fraude, o contrabando, a desobediência às leis não são apanágio da Rússia e, seja qual for seu peso, não triunfam em limitar a arbitrariedade do czar. Não estamos no clima político do Ocidente. Prova disso é a organização dos *gosti*[222], grandes negociantes a quem o comércio longínquo, lá como em outros lugares, deu a fortuna, mas que estão situados sob a influência do Estado. São vinte ou trinta, a serviço do czar, investidos simultaneamente de enormes privilégios e de enormes responsabilidades. A seu tempo, os *gosti* encarregam-se da cobrança dos impostos, da direção das alfândegas de Astrakhan ou de Arkhangelsk, da venda de peles e outras mercadorias do tesouro, do comércio externo do Estado, particularmente da venda das mercadorias que dependem de monopólios públicos e, por fim, da direção da Casa da Moeda ou ainda do departamento "ministerial" da Sibéria. Respondem com a vida e seus próprios bens[223] por todas essas tarefas. Suas fortunas, em contrapartida, são às vezes colossais. No tempo de Boris Godunov (1598-1605), o salário *anual* de um trabalhador era estimado em 5 rublos. Ora, os Stroganov, embora, é verdade, verdadeiros reis do comércio enriquecidos pela usura, pelo comércio do sal, pelas minas, empresas industriais, pela conquista da

Sibéria, pelo tráfico de peles e pela concessão de fantásticos domínios coloniais a leste do Volga, na região de Perm, desde o século XVI, adiantarão ao czar 412 056 rublos a fundo perdido durante as duas guerras da Polônia (1632-1634 e 1654-1656)[224]. E já tinham fornecido grandes somas a Miguel Romanov, no princípio do seu reinado, em trigo, em sal, em pedras preciosas, em moeda sob a forma de empréstimos ou de impostos extraordinários[225]. Senhores de terras, de servos, de operários assalariados, de escravos domésticos, os *gosti* emergem assim no cume da sociedade. Formam uma "guilda" particular[226]. Duas outras "guildas" reúnem os mercadores, digamos, de segunda e de terceira classes, também eles privilegiados. No entanto, as funções dos *gosti* desaparecem com o reinado de Pedro, o Grande.

Em suma, é claro que, ao contrário do que ocorreu na Polônia, a autoridade cobiçosa e previdente do czar acabou por preservar uma vida comercial autônoma que abrangia a totalidade do território e participava na sua evolução econômica. Aliás, tal como no Ocidente, nenhum desses grandes mercadores era especializado. Um dos *gosti* mais ricos, Gregor Nikitnikov, ocupa-se simultaneamente de vendas de sal, de peixe, de tecidos, de seda; tem negócios em Moscou, mas participa também nos tráficos do Volga, tem barcos em Nijni-Novgorod, ocupa-se de exportações para Arkhangelsk; negocia, em dado momento, com Ivan Stroganov, a compra de uma propriedade hereditária, uma *votschina*, pelo fabuloso preço de 90 000 rublos. Um certo Voronin possui mais de 30 lojas nos *radjs*[227] de Moscou; um outro, Schorin, transporta mercadorias de Arkhangelsk para Moscou, de Moscou para Nijni-Novgorod e para o Baixo Volga; de concerto com um sócio, compra de uma assentada 100 000 *pouds*[228] de sal. Esses grandes mercadores praticam ainda por cima o comércio de varejo em Moscou, para onde levam sistematicamente os excedentes e as riquezas das províncias[229].

Agrava-se a servidão na Rússia

Na Rússia, como em toda parte, Estado e sociedade são uma única realidade. Um Estado forte corresponde a uma sociedade controlada, condenada a produzir excedentes de que vivem o Estado e a classe dominante, pois sem esta o czar não conteria sozinho a enorme massa de seus camponeses, fonte essencial dos seus rendimentos.

Assim, toda a história camponesa tem quatro ou cinco personagens: o Camponês, o Senhor, o Príncipe, o Artesão, o Mercador — estes dois últimos atores sendo muitas vezes, na Rússia, camponeses que apenas mudaram de ofício, mas que permanecem jurídica e socialmente camponeses, sempre presos aos vínculos do regime senhorial. E precisamente este regime é que se torna cada vez mais pesado; a condição camponesa, a partir do século XV, não parou de se degradar, do Elba até o Volga.

Mas a evolução na Rússia não segue a norma: na Polônia, na Hungria, na Boêmia, a "segunda servidão" instala-se efetivamente em benefício dos senhores e dos magnatas, que então se interpõem entre o camponês e o mercado e dominam até o abastecimento das cidades, quando estas não são pura e simplesmente sua proprie-

dade pessoal. Na Rússia, o principal ator é o Estado. Tudo depende de suas necessidades, de suas tarefas e do peso enorme da história passada: três séculos de lutas contra os tártaros da Horda de Ouro contam mais do que contou a guerra dos Cem Anos para a gênese da monarquia autoritária de Carlos VII e de Luís XI. Ivan, o Terrível (1544-1584), que funda e molda a Moscóvia moderna, não tem outra solução senão afastar a velha aristocracia, suprimi-la, se for o caso, para ter um exército e uma administração às suas ordens; criar uma nova nobreza de serviço, a dos *pomechtchiki* a quem são concedidas, a título vitalício, terras confiscadas à velha nobreza ou por ela abandonadas, ou ainda terras novas e vazias que o novo "nobre", nas estepes do Sul, irá cultivar com alguns camponeses, até com alguns escravos. Pois os escravos subsistem, por mais tempo do que se costuma dizer, nas fileiras do campesinato russo. Tal como no princípio da América européia, o grande problema, na Rússia, foi manter o homem, que é raro, e não a terra, que abunda.

E essa razão acaba por impor a servidão e irá agravá-la. O czar impôs sua nobreza. Mas essa nobreza precisa sobreviver. Se seus camponeses a abandonarem para irem colonizar territórios recém-conquistados, como ela irá subsistir?

A propriedade senhorial[230], baseada num regime de rendeiros livres, transformou-se no século XV com o aparecimento do *domínio* em uma propriedade que o senhor, tal como no Ocidente, explora diretamente e que se constitui em detrimento dos feudos camponeses. O movimento teve início nos senhorios laicos, depois alastrou-se às terras dos mosteiros e do Estado. O *domínio* utiliza o trabalho de escravos, mais ainda de camponeses endividados que se entregam para resgatarem suas dívidas. Cada vez mais, o sistema tende a exigir do rendeiro um tributo em trabalho e a corvéia aumenta no século XVI. Todavia, os camponeses têm à sua frente possibilidades de fuga para a Sibéria (a partir do final do século XVI) ou, melhor ainda, para as terras negras do Sul. O mal endêmico foi seu contínuo deslocamento, a obstinação dos camponeses em mudar de patrões ou em ir para terras vazias "da fronteira", ou em tentar a sorte como artesãos, mercadores ambulantes, no pequeno comércio.

Tudo legalmente: segundo o código de 1497, durante a semana de São Jorge (25 de novembro), terminados os grandes trabalhos, o camponês tinha o direito de abandonar o seu senhor, sob condição de lhe pagar o que devesse. Havia mais festas que abriam as portas da liberdade: a Quaresma, a Quarta-Feira Gorda, a Páscoa, o Natal, o dia de S. Pedro... O senhor, para impedir os abandonos, recorria aos meios à sua disposição, que incluíam a pancada e o aumento das indenizações exigidas. Mas, se o camponês escolhesse a fuga, como obrigá-lo a voltar ao curral?

Ora, essa mobilidade camponesa punha em perigo os alicerces da sociedade senhorial, ao passo que a política do Estado tendia a consolidar essa sociedade para fazer dela um instrumento adaptado a seu serviço: cada súdito tinha seu lugar numa ordem que fixava os deveres de uns e de outros para com o príncipe. Cabia a este último acabar com as fugas dos camponeses. Para começar, o dia de São Jorge foi fixado como a única data de partidas lícitas. Depois, em 1580, um decreto de Ivan IV suspendeu "provisoriamente", até nova ordem, qualquer liberdade de movimentos. Este provisório iria perdurar, enquanto a fuga camponesa prosseguiu, a despeito dos novos ucasses (24 de novembro de 1597, 28 de novembro de 1601). O desfecho foi o código de 1649, que marcou, pelo menos teoricamente, o ponto sem

volta. Com efeito, o ucasse afirmava, de uma vez por todas, a ilegalidade de qualquer deslocamento camponês sem o consentimento do senhor e abolia as antigas disposições que admitiam o direito, para o camponês fugitivo, de não ser devolvido à casa do senhor após um prazo que, primeiro fixado em cinco anos, depois fora aumentado para quinze. Desta vez, era suprimida qualquer menção de tempo: fosse qual fosse a duração da ausência, o fugitivo podia ser obrigado a voltar ao antigo senhor com mulher, filhos e bens adquiridos.

Essa evolução só foi possível na medida em que o czar tomou a defesa ativa de sua nobreza. A ambição de Pedro, o Grande — o desenvolvimento de uma frota, de um exército, de uma administração — exigia que toda a sociedade russa fosse reduzida à obediência, senhores e camponeses. Essa prioridade das necessidades do Estado explica que, contrariamente a seu homólogo polonês, o camponês russo, depois de sua sujeição teoricamente total à servidão (em 1649), tenha sido submetido mais ainda ao *obrok*, à contribuição em dinheiro ou em espécie (paga tanto ao Estado como ao senhor) do que à *barchina*[231], a corvéia. Esta, quando existiu, não ultrapassou, nos piores momentos da servidão o século XVIII, três dias por semana. O pagamento em dinheiro das contribuições implicava, com toda a evidência, um mercado ao qual o camponês sempre teria acesso. Aliás, é o mercado que explica o desenvolvimento da exploração direta ao senhor sobre seu *domínio* (ele deseja vender sua produção) e também o desenvolvimento do Estado, ligado às receitas monetárias do fisco. Poderemos também dizer, conforme a reciprocidade das perspectivas, que o surgimento precoce de uma economia de mercado na Rússia esteve ligado à abertura da economia camponesa ou determinou essa abertura. Num tal processo, o comércio externo russo com a Europa (que alguns reputariam talvez insignificante em relação ao enorme mercado interno) desempenhou seu papel, uma vez que foi a balança favorável da Rússia que injetou na economia russa aquele mínimo de circulação monetária — prata da Europa, ouro da China — sem o qual a atividade do mercado não seria possível, pelo menos à mesma altura.

O mercado e os rurais

Essa liberdade básica — o acesso ao mercado — explica muitas contradições. Por outro lado, o agravamento do estatuto camponês é evidente: na época de Pedro, o Grande, e de Catarina II, o servo tornou-se escravo, "uma coisa" (quem o diz é o czar Alexandre I), um bem móvel que o senhor pode vender à sua vontade; e esse camponês está desarmado diante da justiça senhorial, que o pode condenar à deportação ou à prisão; além disso, está sujeito ao serviço militar, até a ser recrutado como marinheiro nos navios de guerra ou nos barcos mercantes, mandado como operário para as manufaturas... É por isso, aliás, que explodem tantas revoltas, regularmente reprimidas com sangue e torturas. A sublevação de Pugatchev (1774-1775) é apenas o mais dramático episódio dessas tempestades nunca acalmadas. Mas, por outro lado, é possível, como mais tarde pensará Le Play[232], que o nível de vida dos servos russos fosse comparável ao de muitos camponeses do Ocidente. Pelo menos de uma parte deles, pois, numa mesma propriedade, encontramos ser-

O Volga entre Novgorod e Tver (12 de agosto de 1830). Viagem do príncipe Demidov. (Clichê B.N.)

vos quase bem situados ao lado de camponeses em privação. Enfim, a justiça senhorial não foi repressiva em toda parte.

E é fato que houve escapatórias: a sujeição admite estranhas liberdades. Freqüentemente, o servo russo obtém autorização para se ocupar por sua conta, em período parcial ou integral, de atividades artesanais, e então é ele mesmo que vende o produto do seu trabalho. Quando a princesa Dashkaw é exilada por Paulo I, em 1796, numa aldeia do norte do governo de Novgorod, ela pergunta ao filho onde fica essa aldeia e a quem pertence. Ele indaga sem êxito. "Acabamos por encontrar em Moscou, por felicidade, um camponês dessa aldeia que tinha vindo trazer [naturalmente para vender] uma carga de pregos de seu fabrico."[233] Muitas vezes, também, o camponês obterá do patrão um passaporte para exercer longe de casa ofícios industriais ou mercantis. Tudo sem deixar de ser servo, mesmo depois de fazer fortuna, portanto sem deixar de pagar uma contribuição que passa a ser proporcional à sua fortuna.

Há servos que, com a bênção de seus senhores, tornam-se mercadores ambulantes, lojistas nos subúrbios e depois no coração das cidades, ou transportadores. Todos os invernos, milhões de camponeses dirigem-se para as cidades, nos seus tre-

nós, levando os gêneros alimentícios acumulados durante a estação das colheitas. Se por desgraça, como aconteceu em 1789 e em 1790, as quedas de neve são insignificantes tornando impossível viajar de trenó, os mercados citadinos ficam vazios e a fome se instala[234]. No verão, numerosos bateleiros sulcam os rios. E do transporte ao comércio há apenas um passo. Na pesquisa que realiza em toda a Rússia, Pierre Simon Pallas, naturalista e antropólogo, detém-se, em 1768, em Vischnei Volotchok, perto de Tver, "uma grande aldeia [que] se assemelha a uma pequena cidade. Deve seu crescimento ao canal que liga o Tverza ao Msta. Essa comunicação [do] Volga com o lago Ladoga é a causa de que quase todos os lavradores da região se tenham dedicado ao comércio; de sorte que a agricultura está como que abandonada" e a aldeia transformou-se em cidade, "capital do círculo com esse nome"[235].

Por outro lado, a antiga tradição de artesãos rurais trabalhando para o mercado — os *koustari* que, desde o século XVI, abandonavam ou quase o trabalho dos campos — desenvolveu-se de maneira fantástica entre 1750 e 1850. Essa enorme produção rural ultrapassava amplamente a do trabalho camponês domiciliar organizado pelas manufaturas[236]. Os servos puderam realmente tomar parte na rápida e grande expansão das manufaturas, favorecida pelo Estado depois de Pedro, o Grande: em 1725, contavam-se na Rússia 233 manufaturas, em 1796, data da morte de Catarina II, 3 360, sem incluir as minas e a metalurgia[237]. É certo que esses números incluem minúsculas unidades ao lado de enormes manufaturas, mas isso não impede que eles indiquem com segurança um intenso aumento. O essencial desse impulso industrial não mineiro situa-se em torno de Moscou. Assim, a nordeste da capital, os camponeses da aldeia de Ivanovo (propriedade dos Cheremetiev), que sempre tinham sido tecelões, acabarão por abrir verdadeiras manufaturas de tecidos estampados (primeiro linho, depois algodão) em número de 49, em 1803. Seus lucros foram fantásticos e Ivanovo tornou-se o grande centro têxtil russo[238].

Não menos espetaculares são as fortunas de alguns servos nos negócios. Uma particularidade russa é que havia relativamente poucos burgueses nos negócios[239]. Os camponeses, portanto, precipitavam-se nessa carreira e prosperavam, por vezes contra a lei, mas também com a proteção de seus senhores. Em meados do século XVIII, o conde Munnich, falando em nome do governo russo, constatava que os camponeses, havia um século, "a despeito de todas as proibições, se têm ocupado continuamente do comércio e nele investiram somas consideráveis", de forma que o crescimento e "a prosperidade atual" dos negócios "devem-se à competência, ao trabalho e aos investimentos desses camponeses"[240].

Para esses novos-ricos que, em nome da lei, continuam sendo servos, o drama (ou a comédia) começa assim que desejam comprar sua liberdade. O patrão, geralmente, faz-se rogado, quer porque seu interesse é continuar a embolsar rendas substanciais, quer porque sua vaidade se compraz em conservar milionários sob sua dependência, quer porque deseja subir desmedidamente o preço da transação. O servo, por seu lado, para se safar ao menor preço, dissimula meticulosamente sua fortuna e deste modo ganha muitas vezes nesse jogo. Assim, em 1795, para libertar Gratchev, o grande fabricante de Ivanovo, o conde Cheremetiev exigiu o preço exorbitante de 135 000 rublos, mais a fábrica, a terra e os servos que Gratchev possuía — isto é, aparentemente a quase totalidade da sua fortuna. Mas Gratchev tinha

dissimulado grandes capitais sob o nome de mercadores que agiam em sua representação. Depois de ter comprado sua liberdade por tão alto preço, continuou sendo um dos maiores industriais têxteis[241].

Claro que essas grandes fortunas só se referem a uma minoria. A profusão de camponeses no pequeno e médio comércio nem por isso deixa de ser característica de um clima muito peculiar da servidão na Rússia. Feliz ou infeliz, a classe dos servos não foi relegada à auto-suficiência aldeã. Manteve-se em contato com a economia do país e encontrou uma possibilidade de viver e de levar para diante suas iniciativas. Aliás, entre 1721 e 1790, a população duplica. É sinal de vitalidade. Mais ainda, o número de camponeses do Estado aumenta a ponto de, pouco a pouco, compreender quase metade da população rural; ora, esses camponeses do Estado são relativamente livres, pesando sobre eles, muitas vezes, uma autoridade apenas teórica.

Enfim, o que se insinua no enorme corpo da Rússia não é apenas o metal branco do Ocidente, mas também um certo capitalismo. E as inovações que este traz consigo não são forçosamente progressos, mas, sob seu peso, um *Ancien Régime* se deteriora. O salariado, que surgiu muito cedo, desenvolve-se nas cidades, nos transportes, até nos campos, para os trabalhos pesados das colheitas e das ceifas. Os trabalhadores que se empregam são muitas vezes camponeses arruinados, que partem para a aventura e são contratados como trabalhadores braçais ou de força; ou artesãos falidos que continuam trabalhando no *posad*, o bairro dos operários, mas por conta de um vizinho mais afortunado; ou pobres que se empregam como marujos, bateleiros, sirgadores (400 000 *burlaki* só no Volga)[242]. Organizam-se mercados de trabalho, como o de Nijni-Novgorod, onde se anunciam os sucessos futuros desse imenso ponto de encontro. As minas, as manufaturas precisam, ao lado dos servos operários, de operários assalariados que são contratados mediante um prêmio, aliás sob risco de se ver o contratado desaparecer em seguida sem deixar rastro.

Mas não pintemos a situação com cores demasiado favoráveis ou demasiado sombrias. Trata-se sempre de uma população habituada a privar-se, a subsistir em condições difíceis. A melhor imagem é a do soldado russo "verdadeiramente fácil de alimentar", como nos é explicado: "Anda com uma caixinha de folha; tem um frasquinho de vinagre do qual verte algumas gotas na água para beber e, quando encontra algum alho, come-o com a farinha que dilui na água. Suporta melhor que ninguém a fome e, quando mandam dar-lhe carne, encara tal liberalidade como gratificação"[243]. Quando os armazéns do exército estão deficientes, o czar ordena um dia de jejum, e tudo está resolvido.

Cidades que mais são vilas

Desenha-se precocemente na Rússia um mercado nacional, alimentado na base pelas trocas dos domínios senhoriais e eclesiásticos e pelos excedentes da produção camponesa. O reverso dessa grande abundância das atividades rurais talvez seja a exigüidade das cidades. Mais burgos do que cidades, não apenas por causa do seu tamanho, mas porque não levaram muito longe o desenvolvimento das fun-

ções propriamente urbanas. "A Rússia é como uma imensa aldeia"[244]: é essa a impressão dos viajantes europeus, surpreendidos pela superabundância da economia de mercado, mas ainda na sua fase elementar. Oriunda das aldeias, abrange os burgos que, aliás, mal se distinguem dos campos vizinhos. Os camponeses ocupam os subúrbios, apoderam-se do melhor da atividade artesanal, organizam nas cidades propriamente ditas uma multiplicidade de pequenas lojas de artesãos-mercadores, em número espantoso. Para um alemão, J. P. Kilburger (1764), "há em Moscou mais lojas de mercadores do que em Amsterdam ou em todo um principado da Alemanha". Mas são minúsculas: uma dezena delas caberia facilmente dentro de uma única loja holandesa. E por vezes há dois, três, quatro varejistas partilhando uma loja, de forma que "o vendedor mal consegue mexer-se no meio de suas mercadorias"[245].

Essas lojas, agrupadas conforme suas especialidades, estendem-se em fila dupla ao longo do *radj*, literalmente "fila", "fileira". Poderíamos traduzir por *soukh*, pois, mais do que as ruas especializadas da Idade Média ocidental, esses bairros de lojas todas juntas lembram a disposição das cidades muçulmanas. Em Pskov, 107 fabricantes de ícones alinham suas lojas no *ikonnyi riad*[246]. Em Moscou, o local da atual Praça Vermelha é "cheio de lojas, bem como as ruas que dão lá; cada ofício tem a sua e o seu bairro, de maneira que os mercadores de seda nunca se misturam com os mercadores de tecidos e panos, nem os ourives com os seleiros, sapateiros, alfaiates, peleiros e outros artesãos. [...] Há também uma rua onde só se vendem as imagens dos seus Santos"[247]. Andando um pouco mais, porém, logo nos encontraríamos diante das lojas maiores, as *ambary*, verdadeiros armazéns atacadistas, mas que também praticam o varejo. Moscou também tem seus mercados e até mercados especializados, até mercados-das-pulgas, onde os barbeiros operam ao ar livre no meio das bancas de velharias, e mercados de carne e de peixe, que levam um alemão a comentar: "Antes de os ver, sentimos seu cheiro. [...] Seu fedor é tal que todos os estrangeiros precisam tapar o nariz!"[248] E afirma que só os russos parecem não o perceber.

Para além dessas minúsculas atividades do mercado existem as trocas de raio amplo. À escala nacional, são impostas pela diversidade das regiões russas, umas deficitárias em trigo, em madeira, outras em sal. E os produtos de importação ou o comércio de peles atravessam o país de uma ponta à outra. Mais do que as cidades, as feiras são os verdadeiros motores desse comércio, que fez a fortuna dos *gosti* e mais tarde de outros grandes negociantes. No século XVIII[249] há talvez umas 3 000 ou 4 000, isto é, seis a doze vezes mais do que cidades (273 cidades, diz-se, em 1720). Algumas, que fazem lembrar as feiras de Champagne, têm a função de ligar regiões tão afastadas umas das outras quanto outrora a Itália de Flandres. Entre essas grandes feiras[250], há Arkhangelsk, no grande Norte, secundada a sul pela animadíssima feira de Sol'vycegodskaja; Irbit, "uma das mais consideráveis do Império"[251], que controla os caminhos de Tobolsk para a Sibéria; Makar'ev, primeiro esboço do grande aglomerado de Nijni-Novgorod, que só no século XIX atinge seu pleno desenvolvimento; Bryansk, entre Moscou e Kiev; Tikhim, nas imediações do Ladoga, na direção do Báltico e da Suécia. Não são instrumentos arcaicos, uma vez que a Europa ocidental manteve atuais suas feiras até o século XVIII. Mas o que é problemático, na Rússia, é a relativa insignificância das cidades com relação às feiras.

O mercador de "pirogas" (pirochki, *bolinhos de carne muito populares na Rússia). Gravura de K. A. Zelencow, século XVIII. "Pregões de Petersburgo". (Foto Alexandra Skarzynska)*

Um outro sinal desta falta de maturidade citadina é a ausência de um crédito moderno. E, portanto, o reinado, nas cidades e nos campos, de uma usura de dureza impensável: ao menor incidente, tudo é engolido na engrenagem, inclusive a liberdade e a pele das pessoas. Na verdade, "tudo se empresta [...], dinheiro, víveres, vestuário, matérias-primas, sementes"; tudo se penhora: oficina, loja, banca, casa de madeira, horta, campo ou parcela de campo, até a tubagem que equipa um poço de sal. São correntes as taxas de juro inverossímeis: no empréstimo de um mercador russo a outro mercador russo, em Estocolmo, em 1690, a taxa é de 120% por nove meses, isto é, mais de 13% ao mês[252]. No Levante, onde a usura corre solta entre prestamistas judeus ou muçulmanos e demandantes cristãos, as taxas, no século XVI, não vão a mais de 5% ao mês. Que moderação! Na Moscóvia, a usura é o meio de acumular por excelência. E o lucro previsto no contrato conta menos do que a posse do penhor, da propriedade, da oficina ou da roda hidráulica. É uma razão a mais para que as taxas de juro sejam tão elevadas, os prazos de reembolso tão rigorosos: tudo é calculado para que o contrato seja impossível de honrar e para que, no fim, a presa seja apanhada sem remissão.

Uma economia-mundo, mas que economia-mundo?

Essa Rússia enorme, a despeito das formas ainda arcaizantes, é sem dúvida uma economia-mundo. Se nos colocamos no seu centro, em Moscou, ela testemu-

nha não apenas um certo vigor mas também uma certa capacidade de dominação. O eixo norte-sul do Volga é uma linha divisória decisiva, como na Europa do século XIV a "dorsal" capitalista de Veneza a Bruges. E se imaginássemos um mapa da França aumentado para a escala russa, Arkhangelsk seria Dunquerque; São Petersburgo, Rouen; Moscou, Paris; Nijni-Novgorod, Lyon; Astrakhan, Marselha. Mais tarde, o terminal sul será Odessa, fundada em 1794.

Economia-mundo em expansão, levando suas conquistas às periferias quase vazias, a Moscóvia é imensa e é essa imensidão que a qualifica entre os monstros econômicos de primeira grandeza. Não se enganam os observadores estrangeiros sempre que destacam esse caráter dimensional fundamental. É tão vasta essa Rússia, diz um deles, que no auge do verão, "num extremo do Império os dias compridos têm apenas 16 horas e no outro, 23"[253]. Tão vasta, diz outro, com as 500 000 léguas quadradas que lhe atribuem[254], "que todos os habitantes [do mundo] poderiam alojar-se comodamente nela"[255]. Mas, prossegue o informante, "é provável que não encontrassem subsistência suficiente".

Forçosamente, nesse quadro, as viagens e os deslocamentos se alongam, tornam-se intermináveis, desumanos. As distâncias retardam, complicam tudo. As trocas levam anos para se completar. As caravanas oficiais que partem de Moscou para Pequim levam três anos de ida e volta. Pois não precisam atravessar o deserto de Gobi, isto é, no mínimo, 4 000 verstas, isto é, cerca de 4 000 km?[256] Um mercador que fez a viagem várias vezes afirma, para tranqüilizar dois padres jesuítas que o interrogam (1692), que a aventura não é mais penosa do que a travessia da Pérsia ou da Turquia[257]. Como se esta já não fosse, em si, eminentemente difícil! Em 1576, uma testemunha italiana dizia, a propósito do Estado de Xá Abbas[258], "*che si camina quatro mesi continui nel suo stato*" para o atravessar. O trajeto Moscou-Pequim decerto se fazia ainda mais lentamente: era preciso utilizar o trenó até o Baikal, depois os cavalos e as caravanas de camelos. E contar também com as pausas necessárias, com a brutal obrigação de "hibernar por lá".

No sentido norte-sul, do mar Branco ao mar Cáspio, as mesmas dificuldades. Em 1555, partindo de Arkhangelsk, ingleses chegaram, é certo, aos mercados do Irã. Mas o projeto, tantas vezes acalentado, de fazer no sentido inverso o comércio das especiarias do oceano Índico atravessando o "istmo russo" de norte para sul, ignorava as reais dificuldades da operação. No entanto, em 1703, a notícia, talvez prematura, da retomada de Narva pelos russos[259] excitava as imaginações em Londres: nada mais simples, a partir desse porto, do que atravessar a Rússia, chegar ao oceano Índico e fazer concorrência aos navios da Holanda! Todavia, e por várias vezes, os ingleses fracassaram na aventura. Por volta dos anos 1740, chegaram realmente a implantar-se nas margens do Cáspio, mas a indispensável autorização do czar, concedida em 1732, foi retirada em 1746[260].

Esse espaço, que sustenta a realidade da economia-mundo russa e na verdade lhe dá forma, tem também a vantagem de a defender das intrusões alheias. Enfim, permite a diversificação das produções e uma divisão do trabalho mais ou menos hierarquizada, de zona a zona. A economia-mundo russa prova também sua realidade pela existência de vastas periferias; para sul, em direção ao mar Negro[261]; para a Ásia, com os fantásticos territórios da Sibéria. Esta, que nos fascina, bastará como exemplo.

Inventar a Sibéria

Se a Europa "inventou" a América, a Rússia precisou "inventar" a Sibéria. Tanto uma como outra foram submergidas pela enormidade da sua tarefa. Todavia, a Europa já está, no início do século XVI, num ponto alto do seu poder e a América solda-se a ela por caminhos privilegiados, os do oceano Atlântico. A Rússia, no século XVI, ainda é pobre em homens e em meios, e a via marítima entre a Sibéria e a Rússia, outrora utilizada por Novgorod, a Grande, é pouco cômoda: é a via subpolar que vai dar no grande estuário do Ob e que fica durante vários meses tomada pelo gelo. O governo do czar acabará por proibi-la, temendo que o contrabando de peles siberianas encontre nela facilidades excessivas[262]. De forma que a Sibéria liga-se ao "hexágono" russo exclusivamente pela interminável vias terrestres que o Ural, felizmente, nunca interrompe.

É em 1583 que essa ligação, há muito iniciada, se afirma com a jornada do cossaco Ermak a serviço dos irmãos Stroganov, mercadores e manufatureiros que haviam recebido de Ivan IV amplas concessões de território além do Ural "com o direito de lá colocar canhões e arcabuzes"[263]. É o início de uma conquista relativamente rápida (100 000 km^2 por ano)[264]. Em um século, de etapa em etapa, em busca das peles, os russos apropriam-se das bacias do Ob, do Ienissei, do Lena e se deparam, nas margens do Amur, com os postos chineses (1689). Kamtchatka é tomada entre 1695 e 1700 e, a partir dos anos 1740, para além do estreito de Bering, descoberto em 1728, o Alaska via surgir os primeiros estabelecimentos russos[265]. No final do século XVIII, um relatório assinala, nessa terra americana, a presença de duzentos cossacos que percorrem a região e se esforçam por "acostumar os americanos a pagar o tributo", um tributo como o da Sibéria, em peles de zibelina ou de raposa. E acrescenta: "os vexames e as crueldades que os cossacos exercem na Kamtchatka decerto não tardarão a ser introduzidos na América"[266].

De preferência, a marcha russa teria avançado aquém da floresta siberiana, para as estepes do sul, onde, por volta de 1730, a fronteira se estabiliza nas margens do Irtys, afluente do Ob, até aos contrafortes do Altai. Era um verdadeiro *limes*, uma fronteira contínua mantida pelos cossacos, ao contrário da ocupação normal e pontual do espaço siberiano, semeado de pequenos fortins de madeira (*ostrugi*). E essa fronteira essencial, tal como se desenha em 1750, manter-se-á até o reinado de Nicolau I (1825-1855)[267].

No total, uma superfície fabulosa, conquistada de início por alguns movimentos espontâneos, por aventuras individuais, segundo um processo independente das vontades e planos oficiais; vontades e planos chegarão mais tarde. Houve mesmo uma palavra genérica para designar estes primeiros e obscuros obreiros da conquista — os *promyslenniki* —, caçadores, pescadores, criadores de gado, caçadores armadilheiros, artesãos, camponeses, "de machado na mão, um saco de sementes ao ombro"[268]. Sem contar com os aventureiros que as pessoas temem e acolhem mal, os dissidentes religiosos, os mercadores não forçosamente russos, enfim, deportados a partir do fim do século XVII. No total, uma imigração irrisória, dada a imensidão siberiana, no máximo 2 000 pessoas em média por ano, material com que instalar, na orla meridional da floresta — a floresta branca das bétulas, por con-

traste com a floresta negra das coníferas do Norte —, um campesinato disseminado, com a preciosa vantagem de ser livre. Nos solos leves, o arado com relha de aveleira ou de faia basta para cultivar alguns campos de centeio[269].

O povoamento russo escolhe, evidentemente, solos férteis, as margens dos rios piscosos, e repele as populações primitivas para as estepes desérticas do Sul ou para as densas florestas do Norte: no Sul, os turco-tártaros, desde os quirguizes das margens do Cáspio até os povos mongólicos (como os espantosos e combativos buriates da região de Irkutsk, onde foi construído um forte contra eles, em 1662); no Norte, os samoiedas, os tunguses, os iasutos[270]. De um lado, no Sul, as tendas de feltro, os deslocamentos através da estepe de uma vida pastoril de amplo raio e caravanas mercantes; do outro, no Norte, as cabanas de madeira nas florestas densas, a perseguição aos animais de pele, o caçador às vezes utilizando a bússola para encontrar a trilha[271]. Os viajantes europeus, com gosto pela etnografia, multiplicaram suas observações sobre esses povos infelizes, repelidos para ambientes naturais desfavorecidos. Gmelin, o tio, observa: "Os tunguses do Ona falam quase todos a língua russa e também vestem roupas russas, mas é fácil distingui-los pelo tamanho e pelas figuras que desenham no rosto. Seu vestuário é do mais simples, nunca se lavam e, quando vão ao bar, precisam levar seu copo, pois não lhes dariam nenhum. Além das marcas pelas quais os distinguimos dos russos, também é muito fácil reconhecê-los pelo cheiro"[272].

Quando o século XVIII termina, a Sibéria terá pouco menos de 600 000 indivíduos, incluindo os indígenas, fáceis de dominar devido a sua miséria e o seu número restrito, e que até podem ser incorporados às pequenas forças que guardam os fortins. São freqüentemente utilizados para tarefas penosas, como puxar os barcos à terra, carregar, trabalhar nas minas. Além do mais, abastecem os postos de peles, de caça ou de mercadorias do Sul. Os poucos escravos adquiridos aos mongóis e aos tártaros — habitualmente vendidos no mercado de Astrakhan[273] — e os que se vendem nos mercados siberianos de Tobolsk ou de Tomsk representam uma contribuição insignificante. Nada de comparável ao que se passa na América escravagista ou até em certas outras regiões da Rússia.

Os indispensáveis transportes nunca são fáceis. Os rios, que vão de sul para norte, são tomados pelo gelo durante meses e depois, na primavera, por tremendas enxurradas; o transporte por terra dos barcos de fundo chato (*strugi*) permitem, no verão, passar de um leito para outro graças a vias privilegiadas onde às vezes irão crescer cidades, no início insignificantes, como as que os europeus criavam no interior do Novo Mundo. A despeito dos frios intensos, o inverno é relativamente mais favorável aos transportes, dadas as facilidades do uso do trenó. Diz a *Gazette de France* de 4 de abril de 1772, na transmissão de uma notícia de S. Petersburgo: "Chegou pelos últimos trenós uma considerável quantidade de lingotes de ouro e de prata provenientes das minas da Sibéria [talvez da região de Nertchinsk] e das montanhas de Altai"[274].

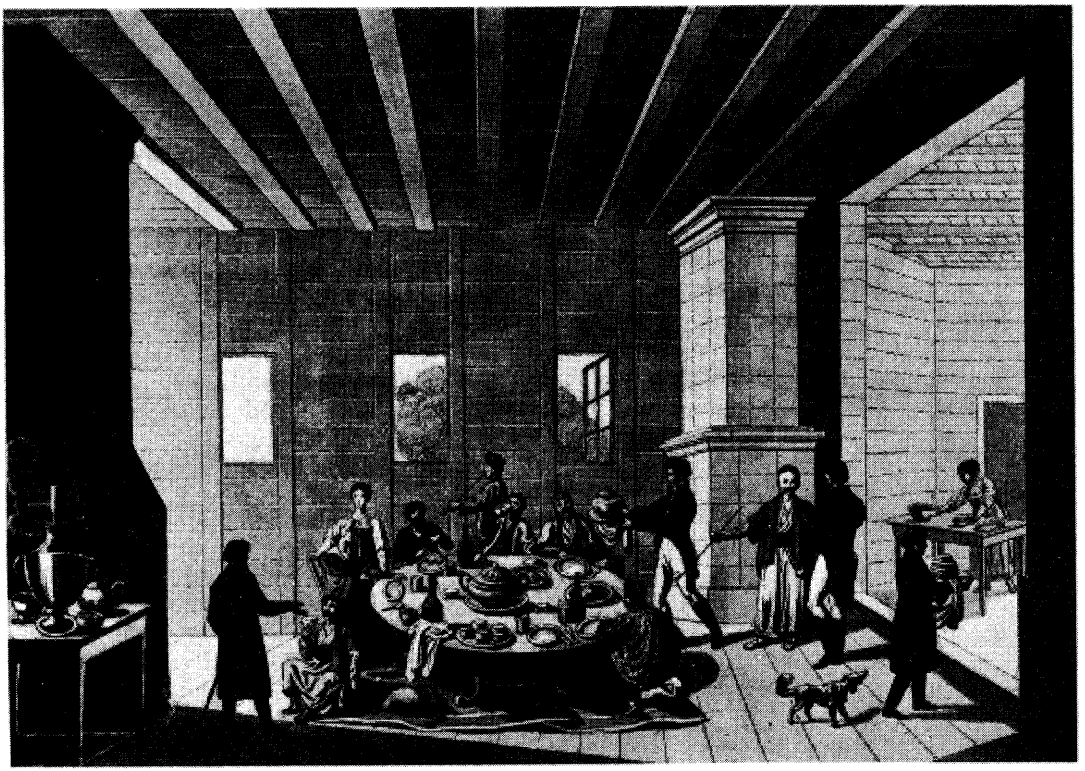
Diante dessa lenta germinação, o Estado russo teve tempo de pouco a pouco tomar suas precauções, impor seus controles, colocar seus destacamentos de cossacos e seus oficiais ativos, mesmo sendo eles prevaricadores. O controle da Sibéria afirma-se, em 1637, com a criação em Moscou do departamento (*prikaz*) siberiano, uma espécie de ministério que concentra em suas atribuições todas as

questões do Leste colonial, afinal algo de comparável ao *Consejo de Indias* e à *Casa de Contratación* de Sevilha. Seu papel é, ao mesmo tempo, organizar a administração siberiana e reunir as mercadorias angariadas pelo comércio do Estado. Não se trata ainda de metais preciosos, que dependerão de um tardio ciclo mineiro: as minas de prata aurífera de Nertchinsk foram descobertas em 1691 e, exploradas por empresários gregos, só darão a primeira prata em 1704 e o primeiro ouro em 1752[275]. Os fornecimentos siberianos estiveram portanto limitados, durante muito tempo, a fantásticas quantidades de peles, o "ouro mole", sobre as quais o Estado exerce rigorosa vigilância: os caçadores, indígenas ou russos, e os mercadores pagam tributos ou impostos em peles e estas são reunidas e vendidas por ofício do *prikaz*, quer na China, quer na Europa. Mas, além de freqüentemente pagar aos seus agentes na mesma moeda (ficando apenas com as melhores peles), o Estado não consegue controlar tudo o que os caçadores entregam. Em Gdansk ou em Veneza, vendem-se peles siberianas passadas fraudulentamente, a melhor preço do que em Moscou. E, naturalmente, a fraude é ainda mais fácil do lado da China, grande compradora de peles, lontras marinhas, zibelinas... Assim, de 1689 a 1727 foram para Pequim 50 caravanas de mercadores russos das quais apenas uma dezena era oficial[276].

O controle da Sibéria não é perfeito. Ainda em 1770, segundo o testemunho de um contemporâneo (um exilado polonês cujas aventuras o levarão mais tarde a Madagáscar), "faz parte [mesmo] das idéias políticas do governo [russo] fechar os olhos a essa contravenção [leia-se fraude]: seria demasiado perigoso incitar os siberianos à revolta. A mais ligeira perturbação poria os habitantes de armas na mão; e, se as coisas chegassem a esse ponto, a Sibéria ficaria totalmente perdida para a Rússia"[277]. Benyowski exagera, e, seja como for, a Sibéria não pode escapar à Rússia. Sua prisão é o estádio primitivo do seu desenvolvimento, que se revela na vida barata nas cidades nascentes, na quase autonomia de muitas das suas regiões e no caráter de certo modo artificial das suas trocas a grande distância que, no entanto, criam obrigações em cadeia.

Com efeito, sejam quais forem a extensão e a lentidão dessas trocas, elas se comandam umas às outras. As grandes feiras da Sibéria — Tobolsk, Omsk, Tomsk, Krasnoiarsk, Ienisseisk, Irkutsk, Kiatka — se correspondem. Partindo de Moscou, o mercador russo que vai para a Sibéria pára em Macarek, em Irbits, depois em todas as escalas siberianas, com idas e vindas entre elas (como entre Irkutsk e Kiatka). No total, o périplo dura quatro anos e meio, com pausas prolongadas; em Tobolsk, "as caravanas dos kalmuks e dos burkaskis... ficam todo o inverno"[278]. Daí resultam prolongadas concentrações de homens, de animais de tiro, de trenós aos quais cães e renas são atrelados simultaneamente, salvo quando sopra o vento; então, iça-se a vela e os animais seguem o "barco" que anda sozinho. Essas cidades-etapas, com suas lojas, são pontos de confluência e de prazer. A multidão dos fregueses é "tão densa no mercado de Tobolsk, que é difícil lá entrar"[279]. Em Irkutsk, muitos são os bares onde as pessoas se embriagam durante toda a noite, conscienciosamente.

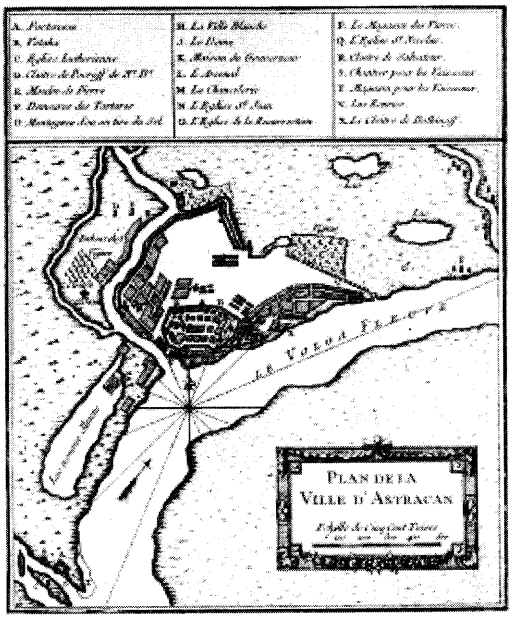
As cidades e feiras da Sibéria são portanto animadas por uma dupla rede de trocas: a do grande comércio — mercadorias russas e européias por mercadorias da China e mesmo da Índia e da Pérsia —, a dos produtos locais (sobretudo peles) pelo abastecimento necessário a todas essas aglomerações perdidas na imensidão siberiana e



Reunião de mercadores russos e chineses em casa do "burgomestre" (gorodnitski) *de Kiakhta, cidade onde se realizam as feiras russo-chinesas. Segundo Ch. de Rechberg,* Peuples de la Russie, *Paris-Petersburgo, 1812, t. I. (Clichê B.N.)*

que precisam de carne, de peixe, de farinha e da sacrossanta vodka, que com extrema rapidez conquistou a Ásia setentrional — sem ela, quem suportaria o exílio? Naturalmente, quanto mais nos afastamos para leste ou para norte, mais o leque dos preços se abre. Em Ilimsk, muito além de Irkutsk, capital da província siberiana do mesmo nome, realiza-se uma espécie de feira das peles, trocadas por alguns gêneros alimentícios do Oeste. Na troca desses bens, em 1770, o mercador faz 200% de lucro e duplica esse lucro vendendo as peles na China. Localmente, uma libra de "pólvora para tiro", vale três rublos, uma libra de tabaco, um rublo e meio; dez libras de manteiga, seis rublos; um barril de aguardente de dezoito pintas, cinqüenta rublos; quarenta libras de farinha, cinco rublos. Em compensação, uma pele de zibelina vale apenas um rublo; uma pele de raposa negra, três rublos; uma pele de urso, meio rublo; cinqüenta peles de esquilo do Norte, o pequeno cinzento, um rublo; cem peles de coelho branco, um rublo; vinte e quatro peles de arminho, um rublo, e assim por diante. Como não enriquecer com tais tarifas?[280] Na fronteira da China, o castor "é avaliado na troca a 80 ou 100 rublos"[281].

Mas sem esse atrativo do dinheiro, qual o mercador que se aventuraria nessas terras infernais, sem estrada, onde há que temer os animais selvagens mas também os assaltantes, onde os cavalos morrem de trabalhar, onde os últimos frios ainda se mantêm em junho e os novos chegam em agosto[282], onde os trenós de bois quebram facilmente e, surpreendidos pelas avalanches de neve, não conseguem escapar ao soterramento mortal? Simplesmente afastar-se da pista endurecida pelas passagens é arriscar-se a entrar pela neve mole, onde os cavalos desaparecem até o pescoço. E, para complicar tudo, a partir dos anos 1730, as peles da América do Norte entram em concorrência com o "ouro mole" da Sibéria, onde termina, ou pelo menos se degrada, um "ciclo". É então que se inicia o ciclo mineiro e que se constroem barragens, rodas de moinho, martelos hidráulicos, forjas e fornos. Mas essa América imperfeita, que é a Ásia do Norte, não tem ao seu dispor negros ou índios. É a mão-de-obra russa ou siberiana, na verdade mais forçada do que voluntária, que resolve o problema. Durante os primeiros cinqüenta anos do século XIX, organiza-se uma estranha, uma fantástica corrida do ouro. Há imagens impressionantes: a busca interminável dos aluviões auríferos, subindo ao longo dos rios; caminhadas sem fim através da taiga alagada; recrutamento dos trabalhadores, para os quatro meses de atividade estival, entre os deportados e os camponeses. Esses trabalhadores são detidos, vigiados e, mal se vêem livres, logo gastam todo o seu dinheiro nos balcões de álcool; então, após uma hibernação difícil, não há outro remédio senão ir ter com os recrutadores para receber os bônus adiantados e os víveres necessários à longa viagem de volta à mina[283].



Planta da cidade de Astrakhan em 1754. Atlas marítimo, III, 1764, B.N., Ge. FF 4965. (Clichê B.N.)

Inferioridades e fraquezas

Nem tudo é sólido e peremptório na expansão russa. A façanha é notável, mas cercada de fragilidades. As fraquezas da economia-mundo russa medem-se a norte e a oeste, diante dos países do Ocidente, o que é óbvio, mas também a sul, dos Bálcãs e do mar Negro até o Pacífico, diante da dupla presença dos universos muçulmano e chinês.

Sob a direção dos manchus, a China revela-se um mundo politicamente poderoso, agressivo e conquistador. O tratado de Nertchinsk (1689) significou de fato o bloqueio da expansão russa na bacia do Amur. A seguir, as relações russo-chinesas deterioram-se francamente e, em janeiro de 1722, os mercadores russos são expulsos de Pequim. A situação se restabelece com o duplo tratado de Kiakhta (20 de agosto e 21 de outubro de 1727), que delimita a fronteira mongol-siberiana e estabelece, a sul de Irkutsk, na própria fronteira, uma feira sino-russa que absorve o essencial das trocas, a despeito da manutenção temporária de algumas caravanas oficiais[284] que chegam a Pequim. Essa evolução dá vantagem à China, que deste modo relegou para longe da sua capital os mercadores russos, para além da Mongólia, e logo aumenta suas exigências. O ouro chinês, em lâminas ou em lingotes, já só se troca por metal branco. E, em 1755, os russos da caravana são presos e enforcados em Pequim[285]. É certo que a feira de Kiakhta ainda terá bons dias, mas a penetração dos russos na esfera chinesa foi interrompida.

Diferente é a situação quanto ao Islã, dividido e enfraquecido pelas facções políticas: Impérios Turco, Persa, Império do Grão-Mogol. Não há frente política contínua do Danúbio ao Turquistão. Em contrapartida, as redes comerciais são antigas, sólidas, quase impossíveis de serem detidas ou desviadas. Sinal da inferioridade russa, os mercadores da Índia, do Irã e dos Bálcãs invadem, a palavra não é outra, o espaço russo; há mercadores hindus em Astrakhan e em Moscou, armênios em Moscou e Arkhangelsk. E, se estes, a partir de 1719, obtêm privilégios do czar, se este, em 1732, aceita facilitar aos ingleses um comércio com a Pérsia a partir de Kazan, é porque os russos tinham sofrido um fracasso atrás do outro no mar Cáspio[286]. As ligações, naqueles lados, só são boas quando se apóiam nas comunidades locais ou nas cidades-escalas essenciais, a começar por Astrakhan, que abriga um subúrbio tártaro, um bairro armênio, uma colônia hindu e um caravançarai dito "estrangeiro", onde se alojaram, por exemplo, em 1652, dois padres jesuítas desejosos de fazerem a viagem à China. Também nas ligações com o mar Negro e com os mercados turcos dos Bálcãs, inclusive com Istambul, são mercadores turcos (freqüentemente de origem grega) que mandam, ao lado de alguns mercadores ragusanos.

Em todo caso, é um ragusano, Sava Lukich Vladislavich Raguzinskii, nascido na Bósnia, criado e educado em Veneza, chegado à Rússia em 1703, que Pedro, o Grande, irá utilizar nas suas relações com os Bálcãs e a quem em seguida encarregará de organizar o comércio longínquo na Sibéria[287]. E não há, na Sibéria, gregos compradores de peles e empresários de minas nas terras do Altai? Em 20 de janeiro de 1734, quando se inaugura a feira de Irbit, um viajante observa: "Com os caminhos cheios de cavalos, homens e trenós [...] vi gregos, bulcares, tártaros de

todas as espécies. [...] Os gregos tinham sobretudo mercadorias estrangeiras compradas em Arkhangel, tais como vinho ou aguardente da França"[288].

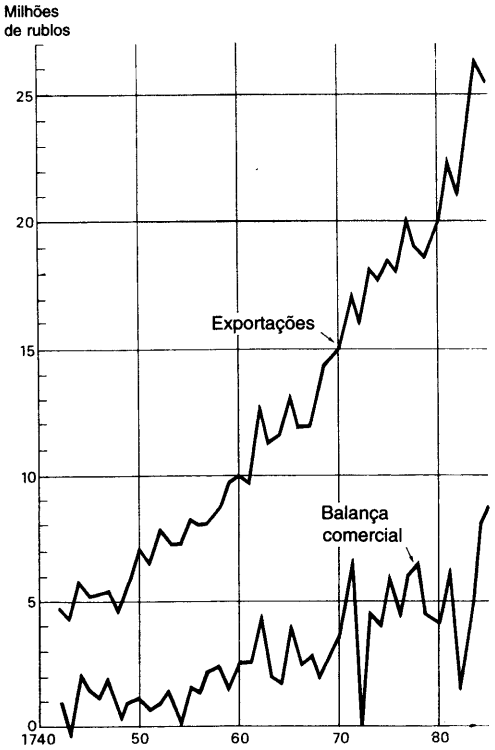
A superioridade estrangeira é ainda mais nítida do lado da Europa, a favor dos mercadores hanseáticos, suecos, poloneses, ingleses e holandeses. No século XVIII, os holandeses que se retiravam pouco a pouco, mal servidos por seus correspondentes locais, abrem falência uns atrás dos outros, e os ingleses ocupam o lugar dominante; nas negociações que tiveram lugar no fim do século, já falam como senhores. Em Moscou, mais tarde em S. Petersburgo, os mercadores moscovitas raramente estão à altura dos mercadores estrangeiros. Um fato curioso: nos anos 1730, na Sibéria, o mercador mais rico, que freqüenta Pequim como agente das caravanas moscovitas e será mais tarde vice-governador de Irkutsk, Lorents Lange, era provavelmente dinamarquês[289]. E, desde seu início, depois de 1784, o comércio direto dos russos com o mar Negro é feito por venezianos, ragusanos, marselheses, mais uma vez por estrangeiros. Para não falar dos aventureiros, dos "finórios", da "gente sem credo" que já desde antes de Pedro, o Grande, desempenham esse papel nos negócios russos. Ainda em abril de 1785, Simão Vorontsov escrevia de Pisa a seu irmão Alexandre: "...todos esses celerados da Itália, quando não têm mais o que fazer, dizem publicamente que vão à Rússia fazer fortuna"[290].

A conclusão se impõe: em suas margens, o gigante russo não se estabeleceu efetivamente. Suas trocas externas, de Pequim, de Istambul, de Ispahan, de Leipzig, de Lvov, de Lübeck, de Amsterdam, de Londres, são sempre manipuladas pelos outros. Só no âmbito dos mercados internos, nas enormes feiras que semeiam o território, o mercador russo se vinga, servindo-se por sua vez das mercadorias européias importadas para S. Petersburgo ou Arkhangelsk como moeda de troca até Irkutsk e mais longe.

O preço da intrusão européia

Diz-se que as vitórias militares de Pedro, o Grande, e suas violentas reformas "tiraram a Rússia do isolamento em que vivera até então"[291]. A fórmula nem é inteiramente falsa, nem inteiramente correta. Antes de Pedro, o Grande, a enorme Moscóvia já não se inclina para a Europa? A fundação de S. Petersburgo, sobretudo, que é a beneficiária da recentragem da economia russa, abre realmente uma janela ou uma porta para o Báltico e para a Europa, mas, se por essa porta a Rússia sai melhor de casa, a Europa, no outro sentido, penetra melhor na casa russa e, ampliando sua parte das trocas, conquista o mercado russo, arranja-o em seu proveito, orienta o que dele pode ser orientado.

Uma vez mais, foram postos em jogo todos os meios que a Europa utiliza para garantir sua marcha, sobretudo a maleabilidade do crédito — comprar adiantado — e a força de ataque da moeda. Um cônsul a serviço da França, nos estreitos dinamarqueses, observa, em 9 de setembro de 1748: "Quase todos os barcos ingleses para Petersburgo passam por aqui com somas consideráveis de dinheiro em moedas de oito da Espanha"[292]. É que a balança, medida em S. Petersburgo, em Riga ou, mais tarde, em Odessa (criada em 1794), é sempre favorável à Rússia — as exce-



45. A BALANÇA SEMPRE POSITIVA DO COMÉRCIO RUSSO (1742-1785)

Segundo um documento dos arquivos centrais de Moscou (Fundo Vorontsov, 602-1-59) que dá a balança do comércio russo tanto por terra como por mar. Duas quedas breves da balança em 1772 e 1782, resultantes, decerto, de despesas com armamento.

ções confirmam a regra, nas ocasiões em que o governo russo se envolve ou quer envolver-se em operações externas de grande envergadura. O melhor meio de promover o comércio em países pouco desenvolvidos é a importação de metal precioso: os mercadores da Europa aceitam, na Rússia, a mesma "hemorragia monetária" que aceitaram nas Escalas do Levante ou na Índia. E com os mesmos resultados: uma dominação progressiva do mercado russo resulta num sistema em que os verdadeiros lucros se tiram no retorno, nas distribuições e na reutilização das mercadorias, no Ocidente. Além disso, através dos jogos cambiais em Amsterdam, mais tarde em Londres[293], a Rússia às vezes sairá perdendo.

A Rússia habitua-se, assim, aos produtos manufaturados, às mercadorias de luxo da Europa. Entrou tarde na dança, mas não sairá dela tão cedo. Seus patrões pensarão que a evolução a que assistem é obra sua e favorecem-na, ajudam-na a penetrar como nova estrutura. Verão nisso seu proveito e até o proveito da Rússia, convertida às "Luzes". Mas não foi muito alto o preço a pagar? É o que sugere um documento escrito talvez por um médico russo (19 de dezembro de 1765), a seu modo quase revolucionário, mas contra a corrente: pede o fechamento, ou o quase fechamento, da Rússia à intrusão estrangeira. O melhor seria, afirma, imitar o comportamento das Índias e da China, pelo menos tal como o imagina: "Essas nações fazem imenso comércio com os portugueses, os franceses, os ingleses [que] com-

pram todas as suas manufaturas e várias matérias-primas. Mas os indianos, os chineses, não compram qualquer produção da Europa, a não ser os relógios, as ferragens e algumas armas." Por isso os europeus são obrigados a comprar a dinheiro, "método seguido por essas nações desde que são conhecidas da história"[294]. Para o nosso homem, a Rússia deveria voltar à simplicidade do tempo de Pedro, o Grande; desde então, desgraçadamente a nobreza habituou-se ao luxo que "há quarenta anos se mantém", agravando-o.

Temíveis entre todos são os navios franceses, pouco numerosos, é certo, mas "a carga [de um deles], como é toda de artigos de luxo", iguala geralmente o valor de dez a quinze barcos das outras nações. Tal luxo, se continuar, será "a causa da desolação da agricultura e das poucas fábricas e manufaturas do Império".

Mas não haverá uma certa ironia no fato de esse documento "nacionalista", comunicado a Alexandre Vorontsov, portanto à atenção do governo russo, estar escrito... em francês? Ele testemunha a outra vertente da intrusão européia, uma aculturação que mudou o modo de vida e a maneira de pensar não apenas da aristocracia, mas de uma certa burguesia russa e de toda a *intelligentsia* que construiu, também ela, a Rússia nova. A filosofia das Luzes, que percorreu a Europa, impregnou profundamente os meios dirigentes e intelectuais russos. Em Paris, a simpática princesa Dashkaw sente a necessidade de se desculpar pelas tiranias infligidas aos camponeses. A Diderot, que fala de "escravatura", explica, em 1780, que é a rapacidade dos "governos e administrações das províncias" que é uma ameaça para o servo. O proprietário tem todo o interesse na riqueza dos seus camponeses "que constitui sua própria prosperidade e aumenta seus rendimentos"[295]. Uns quinze anos mais tarde, congratula-se pelos resultados de sua administração em sua propriedade de Troitskoe (perto de Orel). Em 140 anos, a população mais ou menos duplicou e nenhuma mulher queria "casar fora das minhas terras"[296]. Mas, ao mesmo tempo que idéias, a influência européia lançou modas e contribuiu sem dúvida alguma para a penetração efetiva de todo esse luxo vilipendiado por nosso médico. Russos ricos e ociosos embriagam-se então de vida européia, dos requintes e prazeres de Paris ou de Londres, tal como os ocidentais, ao longo de séculos, embriagaram-se com a civilização e os espetáculos das cidades italianas. Simon Vorontsov, que afinal provou e elogiou os encantos da vida inglesa, observa agastado, em Londres, em 8 de abril de 1803: "Ouço dizer que nossos cavalheiros fazem despesas extravagantes em Paris. Esse imbecil do Demidov mandou fazer um serviço de porcelana do qual cada prato custa 16 luíses de ouro"[297].

Afinal de contas, no entanto, nada de comparável entre a situação russa e a dependência polonesa, por exemplo. Quando a Europa econômica assalta a Rússia, esta já está num caminho que protege seu mercado interno, o bom desenvolvimento de seus artesãos, de suas manufaturas instaladas no século XVII[298], de seus comércios ativos. A Rússia está mesmo admiravelmente adaptada à pré-revolução industrial, ao impulso generalizado da produção no século XVIII. Por ordem e com ajuda do Estado, surgem minas, fundições, arsenais, novas manufaturas de veludos, sedas, vidros, de Moscou ao Ural[299]. E, na base, continua a operar uma enorme indústria artesanal e doméstica. Em contrapartida, quando chega a verdadeira revolução industrial, a do século XIX, a Rússia marca passo e, pouco a pouco, vai se atra-

sando. Não é o caso do século XVIII, quando, segundo J. Blum, o desenvolvimento industrial russo igualou e por vezes ultrapassou o do resto da Europa[300].

Tudo isso não impede que a Rússia continue mais do que nunca a desempenhar seu papel de fornecedor de matérias-primas — cânhamo, linho, alcatrão, mastros de navios — e de produtos alimentícios — trigo, peixe salgado. Chega a acontecer de as exportações, tal como na Polônia, não corresponderem a verdadeiros excedentes. Por exemplo, "em 1775, a Rússia permitiu aos estrangeiros a extração do seu trigo, embora a fome desolasse uma parte do Império"[301]. Aliás, diz o mesmo documento de 1780, "a escassez de moeda força o lavrador a se privar do necessário para pagar os impostos (que são cobrados em dinheiro). E esta penúria monetária pesa sobre os proprietários, obrigados a "comprar comumente a um ano de crédito e a vender a dinheiro seus produtos, seis meses ou um ano antes da colheita" dando "os produtos a baixo preço para compensar o juro dos financiamentos". Tanto aqui como na Polônia, os adiantamentos de fundos por conta das colheitas futuras falseiam os termos da troca.

O porto de S. Petersburgo em 1778. Gravura segundo um desenho de J.-B. Le Prince. (Foto Alexandra Skarzynska)

Tanto mais que os proprietários, pelo menos os grandes, estão ao alcance dos mercadores da Europa. Foram deslocados autoritariamente para S. Petersburgo onde, dizia um relatório de 1720, "detestam permanecer, porque os arruína, mantendo-os afastados das suas terras e da sua antiga maneira de viver, que preferem a tudo no mundo, de modo que, se o czar não designar antes de morrer um sucessor capaz de segurar o que ele afortunadamente começou, o povo voltará a cair, como uma torrente, na sua antiga barbárie"[302]. A profecia não se verificou porque, como o czar morreu inopinadamente, em 1725, a Rússia continuou a abrir-se para a Europa, a entregar-lhe quantidades cada vez maiores de matérias-primas. Em 18 de janeiro de 1819, em Paris, Rostopchin escreverá ao seu amigo Simon Vorontsov, ainda em Londres: "A Rússia é um boi, que comemos e do qual fazemos cubos de caldo para os outros países"[303]. O que, diga-se de passagem, prova que já se sabia evaporar os caldos de carne para deles fazer extratos secos antes de Liebig (1803-1873), que deu seu nome ao processo.

A imagem de Rostopchin, excessiva, não é absolutamente falsa. Todavia, não se deve perder de vista que essas entregas de matérias-primas à Europa asseguraram à Rússia o excedente da sua balança e, por conseguinte, um constante abastecimento monetário. E este foi a condição para a introdução do mercado na economia camponesa, elemento essencial na modernização da Rússia e na sua resistência diante da intrusão estrangeira.

O CASO DO IMPÉRIO TURCO

O Império Turco lembra o caso da Rússia, embora com diferenças muito acentuadas. Tendo-se constituído cedo, vigoroso desde o início, ele é, no século XV, uma contra-Europa, uma contra-Cristandade. Fernand Grenard tinha razão ao ver na conquista turca algo muito diferente das invasões bárbaras do século V, "uma revolução asiática e antieuropéia"[304]. E esse Império é, sem dúvida alguma, e também desde o início, uma economia-mundo, herdeira das antigas ligações do Islã e de Bizâncio e solidamente mantida pelo poder efetivo do Estado. "O Grão-Senhor está acima das leis", diz um embaixador francês, M. de la Haye (1669). "Manda matar sem formalidades, muitas vezes sem qualquer fundamento de justiça, os seus súditos, apropria-se de todos os seus bens e gasta-os à vontade..."[305] Mas a compensação desse poder despótico foi durante um período muito longo a *pax turcica* — uma paz à romana que suscitava a admiração do Ocidente. Foi também uma evidente capacidade para conter dentro de certos limites os indispensáveis parceiros europeus. A própria Veneza vê-se forçada a tergiversar, a contemporizar em Istambul. Só penetra até onde a deixam penetrar. Só quando a autoridade do Grão-Senhor declina, a economia-mundo otomana dá sinais de desorganização. Mas mesmo essa "decadência", de que a historiografia muito fala, foi "menos rápida e menos profunda do que geralmente se imagina"[306].

As bases de uma economia-mundo

Condição primeira da autonomia turca, a abundância de espaço: também o Império Otomano tem dimensões planetárias. No Ocidente, quem não celebraria, ao mesmo tempo com espanto e inquietação, a sua fabulosa extensão? Giovanni Botero (1591) atribui-lhe 3 000 milhas de costa e observa que de Táuride a Buda vão 3 200 milhas, outro tanto de Derbend a Aden, um pouco menos de 4 000 de Bassora a Tlemcen[307]. O sultão reina em trinta reinos, no mar Negro e no mar Branco (a que chamamos Egeu), no mar Vermelho e no golfo Pérsico. O Império dos Habsburgos, no seu apogeu, é ainda mais vasto, mas é um Império disperso pelo mundo, cortado por imensas superfícies marítimas. Quanto ao Império dos osmanlis, é um só bloco; e é um conjunto compacto de terras onde a água intrusa dos mares é como que prisioneira.

Entre as linhas externas do grande comércio internacional, a terra constitui um feixe de ligações e de impedimentos permanentes, quase um baluarte e também uma fonte de riqueza. Em todo caso, é a terra que cria a encruzilhada do Oriente Próximo, que é, para o Império Turco, a fonte viva do seu poder, sobretudo depois da conquista da Síria, em 1516, e do Egito, em 1517, que completa sua grandeza. Nessa época, é verdade, o Oriente Próximo já não é a encruzilhada do mundo por excelência, como no tempo de Bizâncio e dos primeiros triunfos do Islã. Em bene-

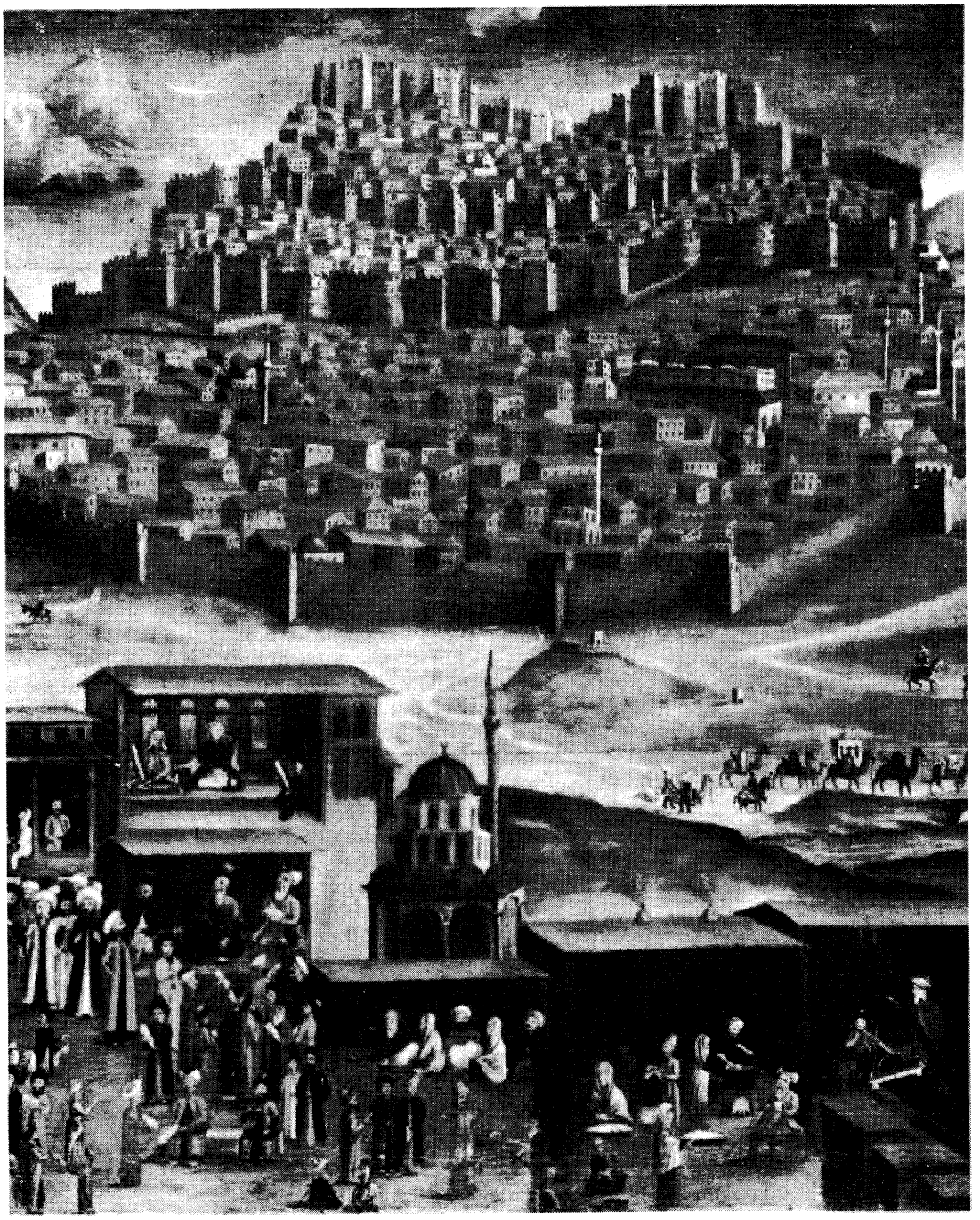
fício da Europa intervieram os descobrimentos da América (1492) e da rota do cabo da Boa Esperança (1498). E, se a Europa, demasiado ocupada a oeste, não defrontou com todas as suas forças o Império Otomano, foi porque houve obstáculos decisivos que se opuseram, como que espontaneamente, às conquistas do Islã turco que, além da regência de Argel, não tomará o Marrocos, Gibraltar, nem o acesso ao Atlântico; que não dominará todo o Mediterrâneo; e que, a leste, só dominará a Pérsia, barreira intransponível que o privou de posições essenciais em face da Índia e do oceano Índico. C. Boxer afirma que a batalha de Lepanto (7 de outubro de 1571), que pôs fim ao domínio otomano do Mediterrâneo (inaugurado uns trinta anos antes pela vitória turca da Prevesa, 1538), e o impulso belicoso da Pérsia com o Xá Abbas foram as razões essenciais da cessação dos progressos turcos[308].

Certamente, mas também não devemos subestimar a presença portuguesa que escarnece do Islã no oceano Índico, pois essa vitória da *técnica* marítima européia contribuiu para impedir o monstro turco de se espraiar eficazmente para fora do golfo Pérsico e do mar Vermelho.

A encruzilhada do Oriente Próximo perdeu portanto o seu valor, mas está longe de ter ficado reduzida a nada. O precioso comércio do Levante, por muito tempo inigualável, não ficou suspenso quando os turcos ocuparam a Síria (1516) e o Egito (1517) e as rotas do Mediterrâneo próximo não foram abandonadas. O mar Vermelho e o mar do Norte (este tão importante para Istambul como as "Índias" para a Espanha) continuaram a prestar serviço. Depois de 1630, o desvio pelo Atlântico das especiarias e da pimenta destinadas à Europa parece definitivo, mas a seda, em breve o café, as drogas e, para terminar, o algodão e os tecidos de algodão, estampados ou lisos, substituem-nas.

Além disso, a imensidão, a densidade do Império, asseguram-lhe, dada a exigüidade dos consumos locais, abundantes excedentes de produção: animais de corte, trigo, couros, cavalos e até têxteis... O Império Turco, por outro lado, herdou do Islã grandes concentrações e criações urbanas. É semeado de cidades mercantis, com seus muitos corpos de ofícios. Aliás, quase todas as cidades do Oriente surpreendem o viajante ocidental com sua atividade e sua agitação humana: o Cairo, que a seu modo é uma capital, um grande centro parasita mas também motor; Alepo, com uma localização maravilhosa no meio de terras férteis, quase do tamanho de Pádua, "*ma senza nessum vacuo e populatissima*", mas sem vazios e povoadíssima[309]; até Roseta, "cidade bastante grande, bem povoada e belamente construída [com] casas de tijolo, muito altas, duas toesas acima da rua"[310]; Bagdá e seu animado centro, com "seis ou sete ruas [...] de lojas de mercadores e de artesãos de diversos ofícios, ruas [que] se fecham à noite, umas com portas, outras com grossas correntes de ferro"[311]; Tabriz, nos confins da Pérsia, cidade "admirável por seu tamanho, por seu comércio, pela multidão de habitantes e pela abundância de tudo o que é necessário à vida[312]. Edward Brown, membro da *Royal Society*, por ocasião de sua visita de 1669, acha Belgrado "*a large, strong, populous and great trading city*"[313]. O mesmo se poderia dizer de quase todas as cidades turcas da África, da Ásia, dos Bálcãs (onde são *cidades brancas* por oposição ao universo *escuro* das aldeias)[314].

Como acreditar então que todas essas cidades, antigas e rejuvenescidas, ou novas e às vezes mais próximas dos modelos do Ocidente, prosperariam numa Tur-



Cidade e bazar de Ankara, século XVIII. Detalhe de uma pintura de J.-B. Van Mour, artista francês residente em Istambul, 1699-1737. (Rijksmuseum, Amsterdam)

quia em decadência? Que aquilo que em geral é considerado sinal de desenvolvimento poderia ser o de uma deterioração?

É mais errado ainda reduzir a história econômica do Império Turco à cronologia de sua história exclusivamente política, que é das menos seguras, a julgar pelas hesitações dos historiadores da Turquia. Para um deles[315], o Império teria atingido seu zênite político por volta de 1550, durante os últimos anos de Suleiman, o Magnífico (1521-1565); para outro, igualmente confiável[316], a decadência se assinalaria a partir de 1648 (portanto, um século mais tarde), mas esse ano, que assiste aos tratados da Vestefália e ao assassinato do sultão Ibraim I, é uma data ainda mais européia do que turca. Se fosse absolutamente necessário propor uma data, eu preferiria 1683, depois do dramático cerco de Viena (14 de julho-12 de novembro de 1683), quando o sultão manda estrangular em Belgrado o grão-vizir Kan Mustafá, desventurado herói da empreitada[317]. Mas nenhum limite político me parece absolutamente válido. Mais uma vez, a política não pode deixar de relacionar-se com a economia, e vice-versa, mas a "decadência" do poderio otomano, quando há decadência, não acarreta imediatamente a de sua economia. Entre os séculos XVI e XVII, a população do Império cresceu de maneira espetacular, quase duplicou. Nos Bálcãs, segundo Iorjo Tadic[318], a paz turca e a demanda de Istambul terão instaurado um verdadeiro *mercado nacional*, pelo menos um acelerador das trocas. E, no século XVIII, sinais de recuperação são visíveis.

Com efeito, não é impunemente que "os otomanos são senhores, por um lado, de todos os portos mediterrânicos do Islã (com exceção dos portos de Marrocos); por outro lado, dos portos que dão saída para o mar Vermelho e para o golfo Pérsico"[319], mais os do mar Negro que ligam os tráficos russos. Os grandes eixos comerciais que atravessam o Império garantem-lhe, por si sós, uma evidente coerência. Esses eixos deslocam-se, mas mantêm-se. No século XV, o centro dos tráficos, mais do que em Istambul, então capital monolítica que é necessário reconstruir, encontra-se provavelmente em Brusse, cidade de comércio, de trânsito, de ofícios ativos. O avanço turco para a Síria e para o Egito impeliu depois o centro da economia otomana para Alepo e para Alexandria do Egito, criando assim, ao longo do século XVI, uma espécie de desvio em detrimento de Istambul e do espaço otomano que pende para o sul. É sabido que o centro se desloca de novo no século XVII, passando a situar-se em Esmirna, mas o fato não está devidamente explicado. No século XVIII, a recentragem se fará, parece-me, em Istambul. Deveremos pensar, através desses episódios mal conhecidos por dentro, que o espaço otomano, constituído como economia-mundo, viu sucederem-se, com os anos e as conjunturas, vários centros de gravidade?

Por volta de 1750, um pouco antes, um pouco depois, Istambul encabeça a primazia econômica. As tarifas aduaneiras da grande cidade, enviadas numa informação para Moscou em 1747, não são prova, em si, da importância dos tráficos. Mas têm a particularidade de distinguir entre as mercadorias "mencionadas na antiga tarifa" e as mercadorias acrescentadas em 1738 e depois. As listas de produtos importados são intermináveis: numerosíssimos têxteis, vidraças, espelhos, papel, estanho, açúcar, madeira do Brasil e de Campeche, cerveja preta da Inglaterra, mercúrio, todas as drogas e especiarias, índigo das Índias, café, etc. Entre os *novos* produtos, outras qualidades de têxteis, flanelas, sedas, panos provenientes da França,

da Inglaterra, da Holanda; aço, chumbo, peles, algodões, índigo de S. Domingos, "café de Cristandade"; tudo com grande diversidade de qualidades. A lista de saída é mais curta e enumera as exportações clássicas de Constantinopla, couros de búfalo, couros de "boi negro", marroquins, peles de chagrém, peles de cabra e de camelo, cera; somar-se-ão apenas alguns artigos, camurças finas, seda ou "pêlo de cabra trabalhado para peruca". Portanto importações, cada vez mais numerosas e variadas, de regiões distantes, sobretudo da Europa, que expede para Constantinopla artigos de luxo e mesmo produtos do Novo Mundo. Nas exportações, em contrapartida, poucas mudanças[320]. Um longo relatório francês sobre o comércio do Levante corrobora essa impressão: "Os barcos [franceses] levam mais mercadorias para Constantinopla do que para todas as outras Escalas do Levante. Seu carregamento é composto por tecidos, especiarias, açúcares, corantes e diversos outros gêneros. O valor dessas mercadorias não pode ser empregado em Constantinopla, porque lá os comerciantes franceses só pegam couros bastardos, sarjas e pelúcias, couros de pêlo, tecidos pintados, alguma cera, madeira e peles de chagrém. O grosso dos fundos é mandado para as outras Escalas, em letras de câmbio, que os negociantes franceses de Esmirna, de Alepo e de Saida fornecem aos baxás, que devem fazer financiamentos ao Tesouro do Grão-Senhor."[321] Constantinopla é portanto uma praça de câmbios, de troca de moedas com grandes porcentagens de lucro, um grande centro de consumo; em contrapartida, a exportação é mais ativa nas outras Escalas do Levante.

O lugar da Europa

Mas a questão a se colocar diz respeito ao lugar relativo ocupado pelo comércio europeu no total das trocas turcas. Muitas vezes, este apenas aflora a economia otomana ou se limita a atravessá-la. A verdadeira economia do espaço turco, elementar e vigorosa, situa-se rente ao solo. Traian Stoianovitch qualifica-a com a bela expressão *economia de bazar*, que podemos traduzir por uma economia articulada em torno das cidades e das feiras regionais e onde a troca, fiel às regras tradicionais, se mantém, segundo T. Stoianovitch, sob o signo da boa-fé e da transparência. Ainda no século XVIII o crédito está pouco desenvolvido, fora de uma usura por toda parte ativa, até no campo. Mas claro que já não estamos no tempo de Belon du Mans, que observava, em 1550: "Na Turquia, faz-se tudo a dinheiro à vista. Por isso não há tanta papelada nem assentos [*brouillarts*[322]] de dívidas a crédito, nem jornais; e, de vizinho a vizinho, em todas as mercadorias a varejo, também não se faz mais crédito do que se fossem os mais completos estranhos da Alemanha"[323]. Todavia, essa situação antiga só sobrevive em parte, mesmo com os mercadores ocidentais fazendo adiantamentos sobre as mercadorias aos revendedores, mesmo que o saldo positivo das suas vendas em Constantinopla lhes permita, como vimos, vender em Esmirna ou Alepo, letras sobre Constantinopla. No todo, subsiste um certo arcaísmo das trocas, e um sinal disso é o desconcertante baixo nível dos preços, relativamente à Europa ocidental. Em Tabriz (1648), "comprava-se por um soldo o que um homem consegue comer de pão em uma semana"[324]. Segundo a

Parada no caravançarai (manuscrito do Museu Correr, fundo Cicogna, Veneza). "Eis o caravançarai aberto, diz a legenda em italiano, com sua porta guardada por correntes, as chaminés e a lareira para comodidade dos viajantes. As armas estão fixadas na parede, os seus cavalos ao pé dos estrados, no interior do edifício. Chegam a ele turcos de todas as condições, como em nossas hospedarias da Cristandade." (Clichê do museu)

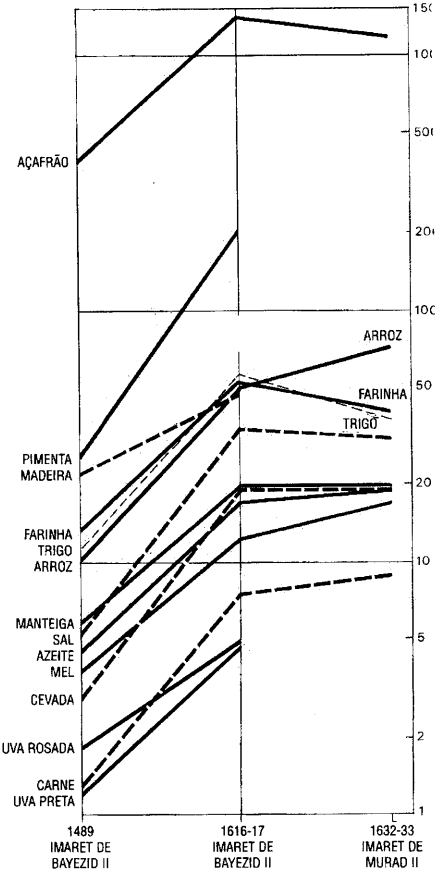
Gazeta de Amsterdam (13 de dezembro de 1672), em Kaminiec, tomada pelos turcos, "obtinha-se um cavalo por 4 rixdales e um boi por 2"[325]. Gardana, junto de Tocat, na Ásia Menor, vê em 1807 "habitantes vestidos como seus antigos patriarcas e como eles hospitaleiros. Apressam-se a oferecer a casa e o pão e ficam muito espantados se lhes é oferecido dinheiro"[326].

É que o dinheiro, centro nervoso do comércio ocidental, na maioria das vezes limita-se a atravessar o território turco. Uma parte vai para o Tesouro ávido do sultão, outra anima as trocas da camada mercantil superior e o resto evade-se em massa para o oceano Índico. O Ocidente fica inteiramente à vontade para se servir da sua superioridade monetária nos mercados do Levante. Joga até, conforme as conjunturas, com a própria moeda, isto é, com a variabilidade das relações entre o ouro e a prata, ou com a preferência concedida a certas moedas, os reais de prata espa-

nhóis, por exemplo, e mais ainda o cequim de ouro de Veneza, sempre mais bem pago no Levante. Em 1671, o diretor da *Zecca* veneziana[327] informa que, comprando em Veneza um cequim de ouro por 17 liras venezianas, ou um *ongharo*[328] por 16 liras, ganham-se, ao revendê-los em Constantinopla, 17,5% no primeiro e 12% no segundo. O lucro sobre o cequim atinge mesmo 20% alguns anos mais tarde[329]. No fim do século XVI, um tráfico frutuoso consistia já em fazer passar ouro clandestinamente da Turquia para a Pérsia[330]. E, quando Veneza vê decrescer seus tráficos comerciais no Oriente, nos séculos XVII e XVIII, continua a cunhar cequins para os descarregar no Levante, uma maneira de as segurar com lucros substanciais os retornos de que necessita.

Também Marselha, no fim do século XVIII, já quase não exportava mercadorias para o Oriente Próximo, mas sim moedas de prata, sobretudo táleres de Maria Teresa, cunhados em Milão[331]. Para a cidade, era a melhor maneira de conservar seu lugar nos mercados do Levante.

Terão os persistentes arcaísmos da economia turca acarretado sua regressão? Não, enquanto o mercado interno se manteve animado, enquanto subsistiram in-



46. UM TESTE: OS PREÇOS TURCOS SEGUEM A CONJUNTURA

Devo a Ömer Lüfti Barkan esta amostra de preços que provam que a alta do século XVI atingiu a Turquia. Os imarets *são as fundações pias que alimentam indigentes e estudantes. Os preços dados em* aspres *são nominais, não levam em conta a desvalorização do* aspre.

dústrias de guerra, construções navais, um artesanato ativo, indústrias têxteis importantes — como em Quio ou em Brussa — e, mais ainda, uma multidão de tecelagens locais, minúsculas, que, por isso, escapam freqüentemente à observação retrospectiva. A espantosa viagem de Charles Sonnini[332] ao mar Negro, no fim do século XVIII, revela, mesmo assim, uma interminável lista de produtos têxteis locais. Aliás, a se acreditar numa carta de Charles de Vergennes (8 de maio de 1759), então embaixador em Constantinopla[333], todos os tecidos do Ocidente importados vestem apenas 800 000 pessoas; ora, o Império conta com 20 a 25 milhões de habitantes. Há portanto muito lugar para os produtos das corporações do Império. Só o aumento das vendas proveniente da Áustria e da Alemanha, no fim do século XVIII, conseguirá perturbá-los. E, como explica Ömer Lüfti Barkan[334], só a irrupção dos produtos têxteis ingleses, logo depois da Revolução Industrial, no século XIX, sela sua destruição quase total.

Portanto, embora as portas da economia otomana sejam forçadas há muito tempo, esta economia, ainda no século XVIII não foi conquistada, nem totalmente marginalizada. O território turco sustenta com sua própria produção o consumo de suas cidades. A exportação de trigo está sujeita, como na Rússia, à autoridade política. É certo que há um grande contrabando de cereais, a favor dos marinheiros gregos e a partir das ilhas do Egeu. E alguns grandes proprietários de *cifliks* também participam, mas estes *cifliks*, de formação *relativamente* recente, desenvolveram-se

À saída de Ankara, cavalos de carga e caravana de camelos. Detalhe do quadro da p. 435.

sobretudo para o abastecimento de Istambul e nem sempre para a exportação; é o caso, por exemplo, dos *cifliks* da Rumélia, produtores de arroz[335]. No seu conjunto, os mercados turcos asseguram suas funções apoiados numa velha e sempre eficaz organização dos transportes.

Um universo de caravanas

O espaço otomano caracteriza-se, com efeito, pela onipresença de caravanas de camelos. Mesmo nas regiões balcânicas onde, no entanto, mantém-se o uso de comboios de cavalos, parece ter havido, no fim do século XVI, uma conquista de toda a península pelos camelos, de modo que as "Escalas do Levante" se transferiram de certa forma para Spalato, na Dalmácia, e as *galere da mercato* venezianas, em vez de se dirigirem à Síria, contentavam-se então em atravessar o Adriático[336]. A recordação dessas caravanas estava ainda presente, em 1937, na memória dos homens de Dubrovnik como uma evocação romântica do passado.

Num mapa-múndi, a atividade caravaneira — camelos e dromedários — estende-se de Gibraltar à Índia e ao norte da China, da Arábia e da Ásia Menor a Astrakhan e a Kazan. O espaço-movimento da economia otomana recorta-se nesse universo; é até mesmo sua zona central.

Os viajantes do Ocidente descreveram com freqüência esses modos de transporte, a multidão de viajantes reunidos, os longos trajetos onde "não se encontram, como na Inglaterra, burgos e tavernas para dormir todas as noites", as etapas ao relento, dentro "da tenda, quando o tempo o permite", ou nos *khans* e caravançarais "construídos pela caridade para uso [...] de todos os passantes", grandes edifícios cômodos e baratos. "Mas, geralmente, só têm as quatro paredes; de maneira que os viajantes precisam ter o cuidado de se prover de alimentação, bebida, camas de ferro e forragem."[337] Esses caravançarais, em ruínas ou conservados, são ainda hoje muito numerosos no Oriente. Assinalá-los num mapa, como fez Albert Gabriel[338], é reconstituir as antigas redes viárias.

Mas embora o europeu utilize essa circulação para suas mercadorias e, ocasionalmente, para sua pessoa, para ele é impossível organizá-la. É monopólio do Islã. Se os mercadores do Ocidente não passam de Alepo, Damasco, Cairo, Esmirna, é em grande parte porque lhes escapa o universo caravaneiro, porque a economia otomana é a única dona desses transportes, para ela vitais, organizados e vigiados com todo o rigor, freqüentes e sobretudo regulares, mais regulares do que as ligações marítimas. Trata-se de uma evidente eficácia, do segredo de uma independência. Se a seda persa não pode facilmente ser desviada das rotas do Mediterrâneo, se ingleses e holandeses não o conseguem, ao passo que esses mesmos holandeses bloqueiam a pimenta e as especiarias, é porque, por um lado, a seda é caravaneira desde seu ponto de partida, e a pimenta ou as especiarias, pelo contrário, são mercadorias "marítimas", para carregar em navios. A economia otomana deve sua flexibilidade e seu vigor a esses incansáveis comboios que, de todas as direções, chegam a Istambul ou, do outro lado da grande cidade, a Scutari, na margem asiática do Bósforo; às rotas longínquas que, ligando-se em redor de Ispahan, penetram em

toda a superfície da Pérsia, chegando à Índia e a Lahore; ou às caravanas que, do Cairo, vão até à Abissínia e de lá trazem o precioso ouro em pó.

Um espaço marítimo longamente salvaguardado

Também o espaço marítimo turco se defendeu bastante bem, fazendo-se o grosso dos transportes marítimos por cabotagem nos mares do Levante e no mar Negro, numa espécie de *country trade*, de Turquia em Turquia.

Bem cedo as costas do Levante foram ameaçadas pelos corsários cristãos do Poente, de modo que a cabotagem acabara por cair nas mãos de ocidentais, sobretudo de 50 a 60 navios franceses. Mas, no fim do século XVIII, a pirataria do Poente ataca menos e a cabotagem liberta-se, ao que parece, dos barcos ocidentais. O mérito disso talvez deva ser atribuído à substituição (já antiga) das galeras pelos veleiros na frota otomana e aos cruzeiros dessa frota pelo Arquipélago[339]. Em dezembro de 1787, o Captan Paxá, que entra em Istambul com barcos arruinados, em mau estado, desembarca 25 milhões de piastras carregadas no Egito[340]. Ora, no passado, o tributo do Egito fora muitas vezes transportado para Constantinopla por via terrestre, por razões de segurança. Será o início de uma mudança? Entre 1784 e 1788, segundo testemunhas francesas, cerca de quinze anos depois de Tchesmé, a frota turca conta apesar de tudo 25 barcos "com mais de 60 canhões", entre os quais um magnífico barco de 74 canhões "que acabara de ser construído por engenheiros franceses"[341]. Mesmo com esse belo barco tripulado por 600 homens, dos quais "havia apenas oito marinheiros, sendo o resto composto por pessoas que nunca tinham visto o mar" — essa frota desloca-se, cumprindo mais ou menos suas tarefas.

Quanto ao mar Negro, talvez não seja muito bem explorado pelos navios a serviço de Istambul, mas esteve durante muito tempo — e isso é o essencial — fechado aos navios "latinos". Em 1609, renovava-se a proibição, após uma tentativa inglesa que foi até Trebizonda. Os historiadores que acusam o governo turco de negligência e de incúria deveriam lembrar-se de que o mar Negro, indispensável ao abastecimento de Istambul, foi até o fim do século XVIII uma casa rigorosamente protegida. Em março de 1765, Henry Grenville escrevia num relatório para o governo inglês: "Os turcos não partilham sua navegação no mar Negro com nenhuma Nação, todos os estrangeiros são excluídos. [...] O mar Negro é, literalmente, Mãe amamentadora de Constantinopla e abastece-a de quase tudo o que é necessário e de comestíveis, como trigo, fermento, cevada, milhete, sal, bois, carneiro vivo, cordeiros, galinhas, ovos, maçãs frescas e outros frutos, manteiga, outro artigo muito considerável, esta manteiga vem em grandes odres de couro de búfalo, é rançosa, misturada com gordura de carneiro e muito ruim, mas os turcos [...] dão-lhe [...] preferência sobre a melhor manteiga da Inglaterra e da Holanda, banha, candeias muito baratas, lã, couros de boi, de vaca, de búfalo, tanto secos como salgados, [...] cera amarela e mel [...] (os turcos [...] servem-se dele à guisa de açúcar) [...], muita potassa, pedras de amolar [...], cânhamo, ferro, aço, cobre, madeira de construção, madeira para queimar, carvões..., caviar, peixes secos e salgados", mais escravos fornecidos sobretudo pelos tártaros. No outro sentido, mercadorias em entreposto

em Istambul: algodão em rama, incenso, vinho, laranjas, limões, frutos secos do arquipélago, têxteis turcos ou importados da Cristandade que são enviados para a Rússia, Pérsia, Cáucaso ou Danúbio. Todavia, café e arroz são proibidos, "a fim de que a abundância reine em Constantinopla"[342].

Esse enorme mercado funciona com meios rudimentares: em terra, carroças de madeira "sem ferro algum", isto é, com rodas não ferradas, frágeis, incapazes de suportar grandes cargas, puxadas por búfalos muito mais fortes do que bois, mas desesperadoramente lentos; por mar, um milhar de navios, mas sendo a maior parte pequenas barcas com duas velas áuricas (que os especialistas chamam de orelhas de lebre) ou pequenas embarcações (*saiques*) que freqüentemente naufragam no mar tempestuoso, fértil em pés de vento. Só os barcos que carregam trigo ou madeira são de três mastros, com tripulações numerosas, pois muitas vezes é necessário içar o navio e, para os carregamentos de madeira, a tripulação vai à terra abater as árvores, fazer o carvão[343]. Costuma-se dizer que, se um navio em cada três volta dessas viagens pelo mar Negro, o mercador já tem lucro; que, se Constantinopla, cidade de madeira, ardesse completamente todos os anos, o mar Negro daria madeira suficiente para a reconstruir sempre. "Não é necessário dizer que é um exagero", escreve Grenville[344].

Nessas condições, o acesso dos russos ao mar Negro, a abertura dos "Estreitos" em 1774[345] e, sobretudo depois de 1784[346], a chegada dos primeiros navios venezianos, franceses ou russos representaram um sério golpe para a grandeza otomana e para o equilíbrio da enorme Istambul. Mas os novos tráficos só terão importância com a exportação maciça de trigo russo, nos primeiros decênios do século XIX, um dos grandes acontecimentos da história européia, embora raramente reconhecido como tal[347].

A situação no mar Vermelho, esse outro "Mediterrâneo" que o Império Turco cerca quase completamente, é ao mesmo tempo pior e melhor do que a do mar Negro. A Turquia obteve seu controle em 1538-1546, quando consolidou sua posição em Áden. Ainda antes, consciente da importância comercial, estratégica, política e religiosa do mar Vermelho, apoderou-se de Meca e dos lugares sagrados do Islã. Mar sagrado dos muçulmanos interditado aos cristãos, o mar Vermelho será durante muito tempo, sob a dependência exclusiva do Islã, a rota essencial dos navios carregados de pimenta e de especiarias destinados ao Cairo, a Alexandria e ao Mediterrâneo. Mas parece que, por volta de 1630, os holandeses conseguiram desviar para o cabo da Boa Esperança toda a pimenta e todas as especiarias do Extremo Oriente destinadas à Europa. Ao longo desse corredor marítimo de importância internacional, a sorte otomana foi portanto golpeada muito mais cedo do que no mar Negro.

Todavia, o desvio das especiarias não acarretou o fechamento do mar Vermelho. O difícil estreito de Bab-el-Mandeb vê passar todos os anos centenas de navios e de barcas compridas (*germes*). Esses barcos transportam para o sul arroz, favas do Egito, mercadorias da Europa armazenadas nos entrepostos que os mercadores displicentes do Cairo possuem em Suez. E todos os anos, um comboio de 7 ou 8 barcos (entre os quais o chamado navio "real"), navegando talvez por conta do Grão-Senhor, leva as 400 000 piastras e os 50 000 cequins de ouro que geralmente transitam para Moka e para Áden; ao passo que por terra, uma caravana que vai de

Alepo para Suez e vai além de Meca leva mais ou menos a mesma soma, desta vez com predomínio das moedas de ouro. Segundo um historiador atual, "a ligação pelo mar Vermelho é o canal essencial para o fluxo dos metais preciosos do Novo Mundo para as Índias e depois para o Leste"[348]. E isso muito depois do século XVI. Assim, é pelo caminho das caravanas de Meca que se valorizam ao máximo os cequins de ouro venezianos e as piastras espanholas[349] que acompanham a expedição de mercadorias européias e mediterrânicas, tecidos e coral. Mesmo nos anos 1770, o comércio do mar Vermelho, sobretudo nas mãos de mercadores indianos, leva para Surat um suprimento considerável, decisivo, de ouro e de prata. Temos muitas prova disso. Em 1778-1779, um navio indiano traz de Moka 300 000 rupias em ouro, 400 000 em prata, mais de 100 000 em pérolas; um outro, 500 000 em ouro e prata. O historiador do Mediterrâneo espanta-se ao encontrar de novo, no fim do século XVIII, a situação do século XVI: as moedas de ouro e de prata, mercadorias entre todas privilegiadas, continuam a ir para o oceano Índico pelo caminho mais curto[350]. Seria também o mais seguro?

No outro sentido, o motor das trocas é cada vez mais o café da Arábia meridional. Moka é seu centro e, juntamente com Djedda, torna-se o maior porto do mar Vermelho. Os navios do oceano Índico chegam lá carregados de mercadores e mercadorias oriundos de todo o Extremo Oriente. Naturalmente, as especiarias estão presentes. Um relatório de maio de 1779 repete que "as drogarias e especiarias" deixaram de transitar pelo mar Vermelho "inteiramente por volta do ano de 1630"[351]. Isso não impede que dez barcos por ano, vindos do oceano Índico, de Calicut, de Surat ou de Masulipatam, ou ainda um navio português que levantou âncora em Goa cheguem a Moka carregados de pimenta, canela, moscada ou cravo. Essas especiarias acompanham os carregamentos de café, cada vez mais abundantes, que vão para Djedda e Suez.

Será de acreditar que não vão mais longe? No Cairo, lugar que os franceses preferem a Alexandria ou a Roseta e que conta trinta dos nossos negociantes, "é incalculável o número de mercadores das Índias, de café, incenso, goma, aloés de todas as espécies, sene, tamarindo, açafrão, mirra, penas de avestruz, tecidos de todos os tipos de fio e de algodão, tecidos e porcelanas", explica um deles[352]. A lista não comporta especiarias, é fato. Mas com o café, mercadoria que se tornara "real", o mar Vermelho conhece uma nova prosperidade. Transitando por Alexandria e Roseta, o café chega mais depressa aos clientes da Turquia e da Europa do que nos porões dos grandes navios das companhias das Índias, que, no entanto, nas suas viagens de regresso, fazem muitas vezes um gancho até Moka. Lugar de renovação do comércio do Levante, cidade praticamente livre e senhora do mercado do café, Moka é freqüentada por numerosos barcos do oceano Índico. A despeito do que dizem os historiadores de hoje e os documentos de ontem, apostamos que ainda há pimenta e especiarias penetrando no Mediterrâneo para além de Djedda.

Em todo caso, Suez, o Egito e o mar Vermelho voltam a suscitar a cobiça européia. E a querela é intensa em Constantinopla e no Cairo entre franceses e ingleses[353]. Na França e até fora da França, quem não sonha em abrir um canal em Suez? Um memorial não datado previu tudo: "Seria preciso acantonar os operários [que abririam] o canal em barracas entrincheirados a noite por segurança. E, para que esses operários pudessem ser sempre reconhecidos, seria prudente vesti-los, homens,

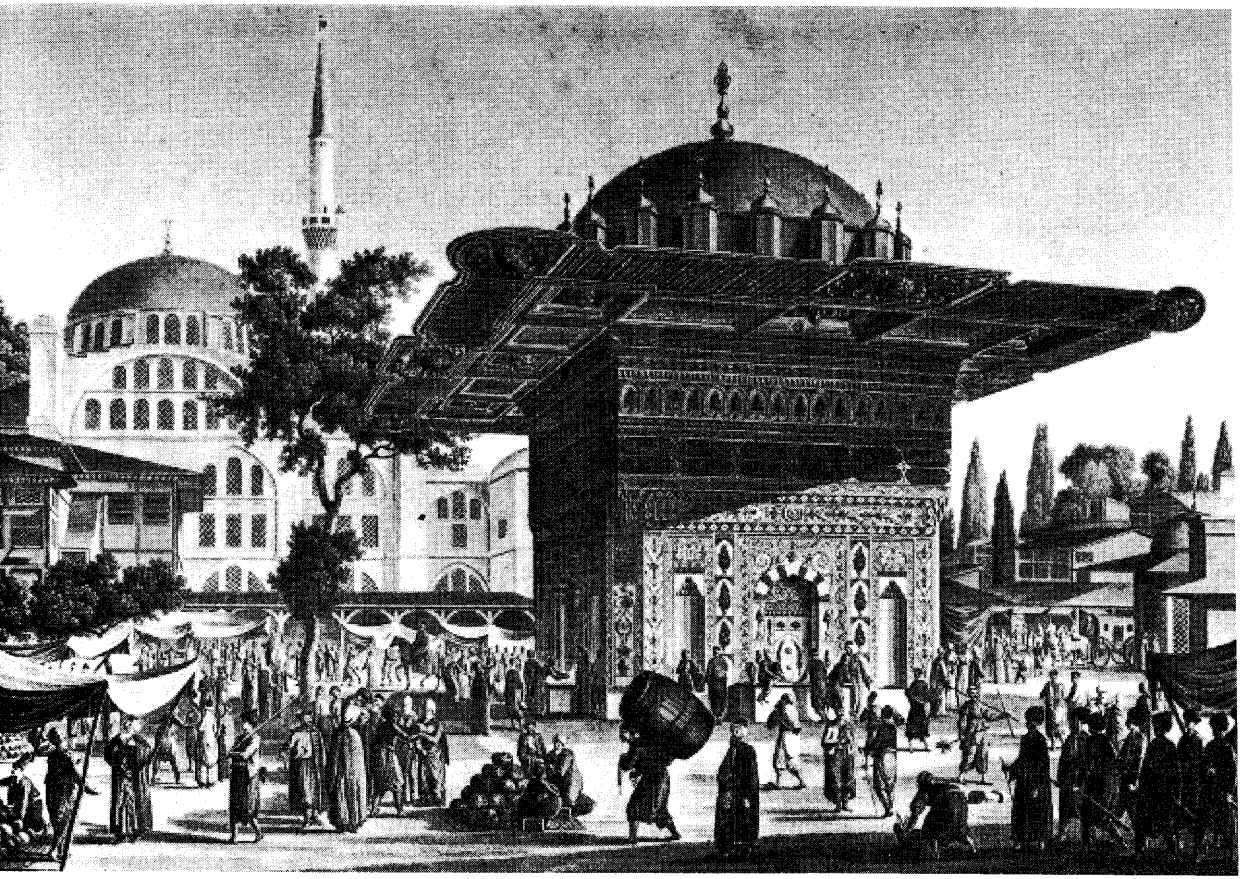
mulheres e crianças, uniformemente. Casaco de cor vermelha, turbante branco, cabelo cortado"[354]. O embaixador francês, M. de la Haye, solicitou ao Grão-Senhor a livre navegação no mar Vermelho "e mesmo a formação de estabelecimentos"[355]. Em vão. Mas a prudente e tenaz Companhia das Índias Orientais inglesa preocupa-se com uma eventual renovação da antiga rota do Levante. Nomeia um agente para o Cairo em 1786[356]. No mesmo ano, um coronel francês, Édouard Dillon, partia em missão para reconhecer a eventual "abertura de uma comunicação com as grandes Índias pelo mar Vermelho e pelo istmo de Suez"[357], com a bênção dos "beis" do Egito. Simolin, embaixador de Catarina II em Paris, informa a imperatriz do fato. E acrescenta: "Tanto quanto conheço esse emissário, parece-me muito limitado nas suas opiniões e conhecimentos." Então, muito barulho por nada? Será preciso esperar ainda mais um século (1869) para que a abertura do canal de Suez e a recuperação da velha rota mediterrânica das Índias se tornem realidade.

Os mercadores a serviço dos turcos

O império econômico que sustenta o Império Turco é defendido por uma multidão de mercadores que limitam, contrariam a penetração dos ocidentais. No Levante, a França marselhesa são talvez uns 40 "escritórios", isto é, um estado-maior de, pelo menos, 150 a 200 pessoas, e o mesmo se passa com as outras "nações" das "Escalas". No dia-a-dia, as transações são asseguradas por mercadores árabes, armênios, judeus, indianos, gregos (sob esse último nome incluam-se autênticos gregos, macedo-romenos, búlgaros, sérvios) e mesmo turcos, se bem que estes se deixem tentar pouco pela carreira comercial. Por toda parte, há uma profusão de mercadores ambulantes, varejistas, lojistas em pequenas bancas, comissários de todos os ambientes geográficos e étnicos e de todas as condições sociais. Os coletores de impostos, os grandes mercadores, os verdadeiros negociantes, aptos a emprestar ao governo, não faltam à chamada. As feiras, poderosas reuniões onde se trata de negócios por milhões de piastras, organizam correntes ininterruptas de homens, de mercadorias, de animais de carga.

Nesse mercado interno ativo, humanamente abundante, o mercador do Ocidente não se move à vontade. Tem entrada em certas *praças*, Modon, Volo, Salônica, Istambul, Esmirna, Alepo, Alexandria, Cairo... Mas, segundo o velho modelo do comércio do Levante, nenhuma dessas praças se põe em contato o mercador de Veneza ou da Holanda, da França ou da Inglaterra, com os revendedores finais. Os mercadores do Ocidente só agem através de intermediários judeus ou armênios, "que é preciso ter debaixo dos olhos".

E, além do mais, os mercadores do Oriente não deixam aos europeus o comércio de exportação para o Ocidente. Desde o século XV estão instalados nas cidades italianas do Adriático. Em 1514, Ancona concede privilégios aos gregos de Valona, do golfo de Arta e de Janina: *seu palatio della farina* torna-se *Fondaco dei mercanti turchi et altri musulmani*. Ao mesmo tempo que eles, instalam-se mercadores judeus. No fim do século dá-se uma invasão de mercadores orientais em Veneza, Ferrara, Ancona, até em Pesaro[358], Nápoles e nas feiras do Mezzogiorno.



Vista da praça e da fonte de Top-Hané, em Istambul. (Clichê B.N.)

Os mais curiosos são talvez os mercadores e marinheiros gregos, traficantes fraudulentos ou honestos, ocasionalmente piratas também, oriundos de ilhas praticamente sem solo arável e condenados a emigrar. Dois séculos mais tarde, um cônsul russo em Messina, em outubro de 1787, observa a passagem pelo estreito, todos os anos, de "sessenta e mais [...] barcos [gregos] para Nápoles, Livorno, Marselha e outros portos do Mediterrâneo"[359]. Quando a longa crise da Revolução Francesa e do Império (1793-1815) aniquila o comércio francês do Levante, o lugar vago é ocupado pelos mercadores e marinheiros gregos. Esse acontecimento está, aliás, na origem da independência próxima da própria Grécia.

Menos espetacular, mas não menos curiosa, foi a *diáspora* dos mercadores "ortodoxos" no século XVIII, através dos países cedidos aos Habsburgos pela paz de Belgrado (1739), que leva a fronteira austro-húngara até o Sava e o Danúbio. O governo de Viena empenha-se em colonizar os territórios conquistados: os campos repovoam-se, crescem cidades, ainda pequenas, e os mercadores gregos conquistam esse novo terreno. No seu impulso, ultrapassam os limites. Vamos encontrá-los

por toda a Europa, nas feiras de Leipzig, utilizando as facilidades de crédito oferecidas em Amsterdam, ou até na Rússia, mesmo na Sibéria, como já vimos[360].

Decadência econômica e decadência política

Surge naturalmente uma questão: no interior do Império Turco, os mercadores são estrangeiros? São ou não os artesãos de uma sobrevivência da economia turca, como penso — ou ratos prontos a abandonar o navio? A questão remete-nos para o intrigante problema da decadência turca, problema infelizmente sem solução.

A meu ver, só haverá franca decadência do Império Turco com os primeiros anos do século XIX. Se fosse necessário afirmar datas um pouco mais precisas, escolheríamos 1800 para o espaço balcânico, a zona mais viva do Império, a que fornece o grosso dos efetivos militares e dos impostos, mas a mais ameaçada; para o Egito e para o Levante, talvez o primeiro quartel do século XIX; para a Anatólia, os anos em torno de 1830. São as conclusões de um artigo belo e criticável de Henri Islamoglu e Çaglar Keyder[361]. Se essas datas têm fundamento, o avanço da economia-mundo européia (ao mesmo tempo deterioração e reconstrução) ter-se-ia desenvolvido progressivamente a partir da região mais viva — os Bálcãs — até as regiões de vitalidade secundária — o Egito e o Levante —, para acabar na região menos desenvolvida e portanto menos sensível ao processo, a Anatólia.

Restaria saber se esse primeiro terço do século XIX é ou não o período em que se acelera o processo da decadência otomana no plano político. Essa palavra perigosa, *decadência*, que os osmanólogos proferem com excessiva freqüência, põe em jogo tantos fatores que confunde tudo, a pretexto de explicar tudo. Se a ação comum da Áustria, da Rússia, da Pérsia, temporariamente de Veneza, tivesse podido exercer-se plenamente, talvez tivesse sido possível uma partilha da Turquia, análoga às partilhas da Polônia. Mas a Turquia é um corpo muito mais vigoroso do que a República polonesa. E houve a moratória das guerras revolucionárias e imperiais, com (é verdade) o perigoso entreato da expedição ao Egito.

A fraqueza que fez a Turquia perder-se foi, dizem-nos, sua incapacidade de se adaptar às técnicas belicosas da Europa. Esse fracasso, no entanto, só retrospectivamente surge com clareza. Simolin[362], embaixador de Catarina II em Versalhes, protesta, em março de 1785, contra os envios ininterruptos de oficiais franceses para a Turquia, e Vergennes responde-lhe que se trata de "meios reduzidos demais" para que haja alarme. Resposta de diplomata, mas, se o governo russo se preocupa, é porque não está tão seguro da sua superioridade sobre os turcos como dizem os historiadores. A frota de Orlov, em 5 de julho de 1770, em Tchesmé, em frente à ilha de Quios, queimou a totalidade das fragatas turcas, muito altas acima da água, que se ofereciam como alvos ideais aos pelouros e brulotes lançados contra elas[363]. Mas a frota russa estava enquadrada por oficiais ingleses, e foi incapaz, em seguida, de realizar um desembarque de alguma importância. A artilharia otomana deixa a desejar, é certo, mas os russos que refletem, como Simon Vorontsov, sabem que a sua não vale mais. O mal, ou os males que afetam a Turquia são de toda ordem: o Estado já não é obedecido; os que trabalham para ele recebem salários a taxas antigas,

enquanto o custo de vida aumenta: "eles compensam através das dilapidações"; a reserva monetária é provavelmente insuficiente, pelo menos a economia mobiliza-se mal. Ora, reformar, defender e, ao mesmo tempo, remodelar um exército e uma frota era trabalho de muito fôlego, que exigiria grandes despesas, proporcionais às dimensões de tão pesado corpo. Em fevereiro de 1783, o novo Grão-Vizir não se deixa iludir. Sua primeira decisão: "Fazer entrar para a alçada do Império os domínios do Grão-Senhor, alienados durante a última guerra do reinado do sultão Mustafá. Resultariam daí 50 milhões de piastras em benefício do governo. Mas esses domínios alienados estão atualmente nas mãos das maiores e mais ricas personalidades do Império, que recorrem a todo o seu crédito para fazer fracassar o projeto, e o Sultão não tem firmeza alguma"[364]. Essa informação, vinda de Constantinopla, retransmitida pelo cônsul napolitano em Haia, vai ao encontro das considerações que Michel Morineau apresentou recentemente sobre a exigüidade dos impostos: "...na perspectiva dos reveses, as necessidades financeiras do Império [Otomano] aumentam, a pressão fiscal sobre as populações torna-se mais forte e, como estas já não dispõem senão das suas vendas no estrangeiro para arranjarem as piastras necessárias ao pagamento das suas obrigações, 'saldam' suas mercadorias às pressas. Não estamos longe da perversidade da balança comercial de que se falou para a China do século XX"[365].

Nesse universo em dificuldades, a entrada triunfante de uma Europa industrializada, atuante e insaciável, progredindo sem o saber, vai soar o toque de finados. Deveríamos voltar às cronologias propostas, não confiar no que dizem os contemporâneos, pois a Europa do século XVIII já começava a se abandonar aos orgulhos fáceis. Em 1731, um autor que não merece ser ilustre, escrevia: "Contra esta Nação [o Império Otomano] que não observa qualquer disciplina, qualquer regra nos seus combates, bastaria um momento feliz para a escorraçar [imagino que da Europa] como um rebanho de carneiros"[366]. Vinte e cinco anos mais tarde, o cavaleiro Gudar já nem via a necessidade de um "momento feliz": "Só temos que nos pôr de acordo sobre os despojos dos turcos, e acabou-se o Império"[367]. Que absurda pretensão! Afinal, a Revolução Industrial é que irá vencer um Império a que não bastou seu vigor para se libertar dos seus arcaísmos e das suas pesadas heranças.

A MAIS EXTENSA DAS ECONOMIAS-MUNDOS: O EXTREMO ORIENTE

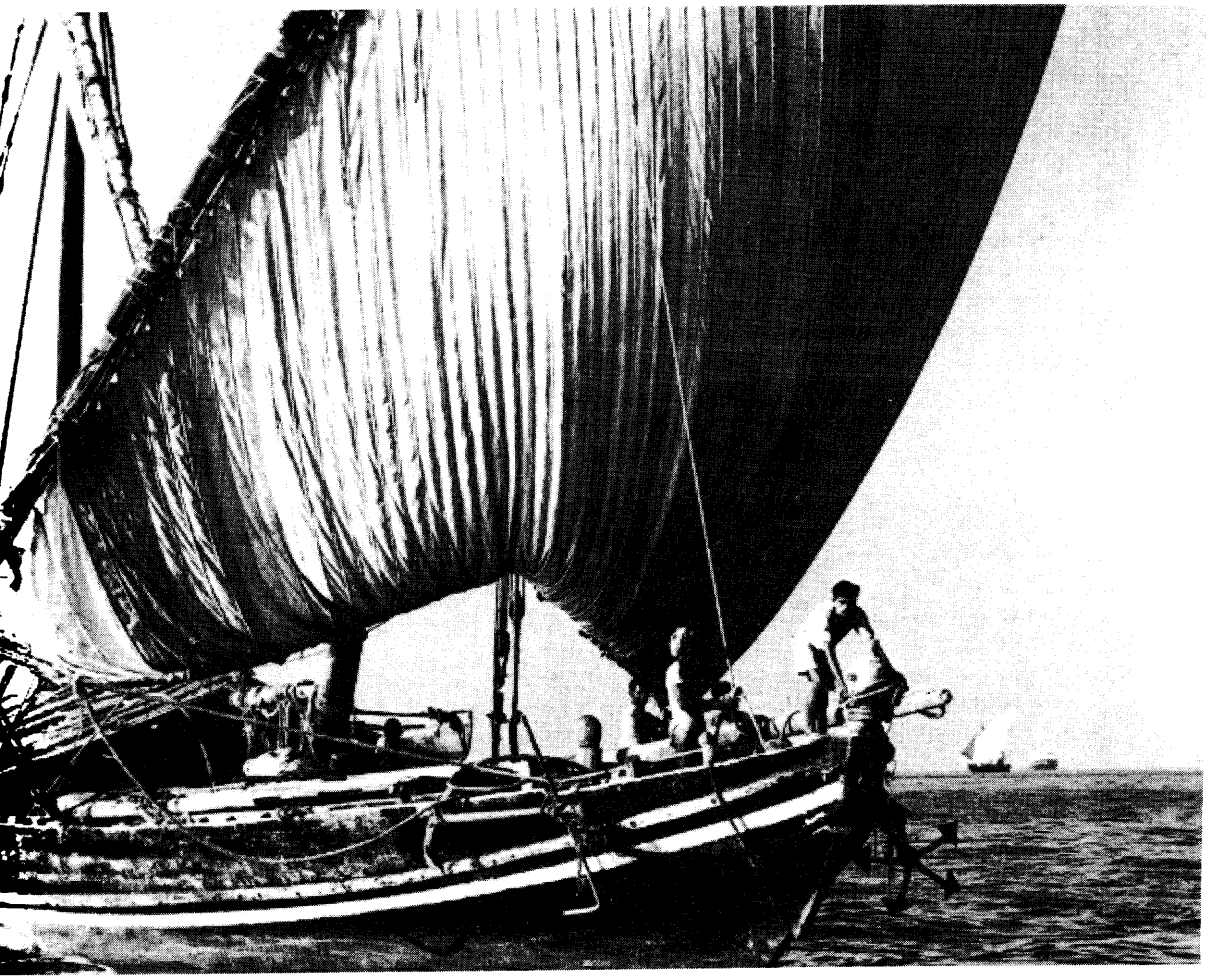
O Extremo Oriente[368], tomado em seu conjunto, é três enormes economias-mundos: o Islã, que do lado do oceano Índico apóia-se no mar Vermelho e no golfo Pérsico e controla a interminável sucessão de desertos, que, da Arábia à China, penetram nas profundezas do continente asiático; a Índia, que estende sua influência a todo o oceano Índico, tanto a oeste como a leste do cabo Comorim; a China, ao mesmo tempo territorial — afirma-se até o coração da Ásia — e marítima — domina os mares laterais do Pacífico e as regiões que eles banham. Foi assim desde sempre.

Mas não poderemos falar, entre o século XV e o século XVIII, de *uma única* economia-mundo que englobasse razoavelmente as três? O Extremo Oriente, usufruindo da vantagem das facilidades motrizes e da regularidade das monções e do alísio, constituiu ou não um universo coerente, com centros alternadamente dominantes, ligações de raio amplo, tráficos e preços colados uns aos outros? É esta eventual associação, grandiosa e frágil, intermitente, o verdadeiro assunto das páginas que se seguem.

Intermitente porque a associação dessas superfícies desmedidas resulta de um jogo de balançar mais ou menos eficaz, de um lado e de outro de uma Índia em posição central: a balança ora pende para Leste, ora para Oeste, e redistribui as tarefas, as preeminências, as ascensões políticas e econômicas. Todavia, a Índia conserva sua posição através desses acidentes; seus mercadores do Gudjerat, da costa do Malabar, da costa de Coromandel levam a melhor, ao longo de séculos, sobre uma multidão de concorrentes: mercadores árabes do mar Vermelho, mercadores persas das costas iranianas e do golfo Pérsico, mercadores chineses, freqüentadores dos mares da Insulíndia a que aclimataram o seu tipo de junco. Mas às vezes a balança não funciona ou estraga; o espaço periasiático tende então a se fragmentar, mais do que de costume, em superfícies autônomas.

Nesse esquema simplificado, o essencial é o duplo movimento ora a favor do Oeste, o Islã, ora a favor do Leste, a China. Qualquer avanço dessas duas economias, de um lado e do outro da Índia, acarreta movimentos de extrema amplitude e de duração às vezes multissecular. Se aumenta o peso a Oeste, os marinheiros do mar Vermelho e/ou do golfo Pérsico invadem o oceano Índico, atravessam-no todo e surgem, como no século VIII, em Cantão, a Hanfu dos geógrafos árabes[369]. Se a China, sempre reticente, sai de casa, os marinheiros de suas costas meridionais atingem a Insulíndia, que nunca é perdida de vista, e a Índia, dita "secundária", a leste do cabo Comorim... E nada os impediria de ir mais longe.

Ao longo do milênio que precede o século XV, a história não passa de uma repetição monótona: surge um porto animado, impõe-se no litoral do mar Vermelho, um outro o substitui nas vizinhanças, idêntico ao precedente. Do mesmo modo, sucedem-se os portos nos litorais do golfo Pérsico, ao longo das costas da Índia; também no meio das ilhas e penínsulas da Insulíndia; as zonas marítimas também se substituem umas às outras. Que seja, mas, de mudança em mudança, a história, no fundo, permanece a mesma.



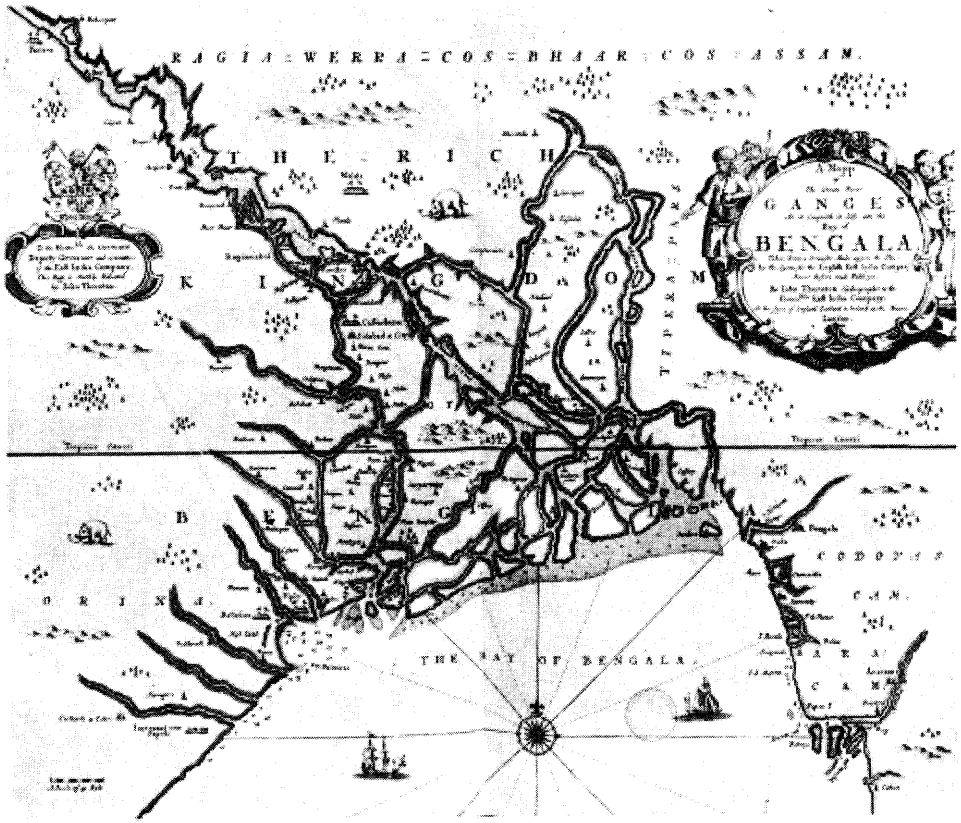
Barcaça de transporte de tipo árabe, fotografada nos dias atuais no porto de Bombaim. Barcos desse tipo continuam a ligar a Índia às costas da Arábia e ao mar Vermelho. (Foto F. Quilici)

O início do século XV, com que começa a presente obra, é marcado pela restauração da China que a dinastia dos Ming libertou dos mongóis, a partir de 1368, e por uma expansão marítima de espantosa amplitude, evento freqüentemente discutido, ainda misterioso a nossos olhos, ao mesmo tempo no seu início e na sua interrupção, por volta dos anos 1435[370]. A expansão dos juncos chineses, que chegam ao Ceilão, a Ormuz e até à costa africana dos zendj[371], escorraçou, ou pelo menos abalou, o comércio muçulmano. Cabe então ao Leste falar mais alto do que o Centro ou o Oeste. E é o momento, como tentarei sugerir, de se estabelecer na Insulíndia a super-economia-mundo, numa zona onde se animam cidades como Bantam, Achém, Malaca e muito mais tarde Batávia e Manila.

Pode parecer absurdo atribuir tal papel a essas cidades da Insulíndia, que na realidade não são muito grandes. Mas Troyes, Provins, Bar-sur-Aube, Lagny eram também cidades bem pequenas no tempo das feiras de Champagne; só que, situadas numa confluência privilegiada e que se tornara obrigatória, entre a Itália e a Flandres, afirmavam-se como centro de um vastíssimo conjunto mercantil. E não foi precisamente essa, durante tantos anos, a posição da encruzilhada da Insulíndia, das suas feiras mercantis que se prolongavam por meses a fio à espera de que a monção mudasse de rumo e levasse de novo os mercadores a seu ponto de partida? Talvez essas cidades da Insulíndia tenham até tido vantagem, como as cidades mercantis da Europa medieval, em não estar rigorosamente incorporadas em formações políticas demasiado fortes. A despeito dos reis ou dos "sultões" que as governam e nelas fazem reinar a ordem, são cidades quase autônomas: abertas para o exterior, orientam-se ao sabor das correntes comerciais. E assim, ao chegar em Bantam em 1595, por acaso ou por um cálculo prévio, Cornelius Houtman encontrou-se imediatamente instalado no centro complexo do Extremo Oriente. Acertou em cheio.

Afinal de contas, será sensato, para o historiador que sou, tentar associar em um todo pedaços de história insuficientemente prospectados pelas pesquisas? É verdade que ainda os conhecemos mal, mas melhor do que ontem. É também certo que já se diluiu a velha imagem, temporariamente promovida por J. C. Van Leur[372], dos asiáticos, prestigiosos ambulantes que transportam na sua magra bagagem bens de alto valor com pequeno volume — as especiarias, a pimenta, as pérolas, os perfumes, as drogas, os diamantes... A realidade é muito diferente. Vamos sempre encontrar pela frente, do Egito ao Japão, capitalistas, homens que obtêm rendas dos negócios, grandes mercadores, milhares de executantes, comissários, corretores, cambistas, banqueiros. E, do ponto de vista dos instrumentos, das possibilidades ou garantias da troca, nenhum desses grupos de mercadores fica atrás dos seus homólogos do Ocidente. Na Índia e fora da Índia, os mercadores *tamiles*[373], *bengalis, gujerati* formam associações cerradas e seus negócios, seus contratos, passam de um grupo para outro, como na Europa dos florentinos para os luquenses e para os genoveses ou para os alemães do Sul, ou para os ingleses. Houve mesmo, a partir da alta Idade Média, reis de mercadores no Cairo, em Áden e nos portos do golfo Pérsico[374].

Surge assim diante de nós, e cada vez mais nitidamente, uma "rede de tráficos marítimos de uma variedade e de um volume comparáveis aos do Mediterrâneo ou dos mares nórdicos e atlânticos da Europa"[375]. Tudo se mistura, tudo se encontra: artigos de luxo e mercadorias vulgares, seda, especiarias, pimenta, ouro, prata, pedras preciosas, pérolas, ópio, café, arroz, índigo, algodão, salitre, madeira de teca (para as construções navais), cavalos da Pérsia, elefantes do Ceilão, ferro, aço, cobre, estanho, tecidos feéricos para os grandes deste mundo e panos grosseiros para os camponeses das ilhas das especiarias ou para os negros do Monomotapa[376]... O comércio de Índia em Índia instalou-se muito antes da chegada dos europeus, pois as produções complementares atraem-se, compensam-se umas às outras; animam, nos mares do Extremo Oriente, circuitos sempre em movimento, análogos aos dos mares da Europa.



O monstruoso delta do Ganges, desenhado para a East India Company por John Thornton, início do século XVIII. (Clichê B.N.)

A quarta economia-mundo

Três economias-mundos já é muito. Uma quarta vem juntar-se a elas com a intrusão européia — a ser creditada aos portugueses, aos holandeses, aos ingleses, aos franceses e a alguns outros. A chegada de Vasco da Gama a Calicut, em 27 de maio de 1498, abriu-lhes a porta. Mas esses europeus não estavam ainda à altura de se inserir rapidamente num mundo desconhecido que precisavam descobrir, a despeito dos relatos sensacionais de alguns viajantes do Ocidente, seus ilustres predecessores. A Ásia continuará sendo para eles desconcertante, um planeta à parte: outras plantas, outros animais[377], outras pessoas, outras civilizações, outras religiões, outras formas de sociedade, outras formas de propriedade[378]. Tudo assume uma fisionomia nova. Até os rios não se assemelhavam aos cursos de água europeus. Aquilo que no Oeste era grandeza espacial, tornava-se imensidão espacial. As cidades apresentavam-se como enormes acúmulos de povos. Estranhas civilizações, estranhas sociedades, estranhas cidades!

E essas regiões longínquas eram atingidas após meses de uma navegação difícil. A quarta economia-mundo aventurou-se freqüentemente para além do razoável. As bases do Oriente Próximo (que os cristãos já haviam tentado tomar, na época das Cruzadas) davam aos Estados e aos mercadores do Islã a capacidade de intervir à vontade e maciçamente no oceano Índico, ao passo que, em face do número e da extensão das sociedades e territórios da Ásia, o que traziam os navios da Europa eram contingentes irrisórios. A Europa, tão longe, mesmo no tempo dos seus mais brilhantes sucessos, nunca dispôs de grande quantidade. Os portugueses seriam, no máximo, 10 000, no século XVI, de Ormuz a Macau e a Nagasaki[379]; durante muito tempo, os ingleses são também pouco numerosos, a despeito da precoce amplitude do seu sucesso. Em Madrasta, em 1700, há 114 "civis" ingleses; são 700 ou 800 em Bombaim, 1 200 em Calcutá[380]. Em setembro de 1777, Mahé, posto francês muito secundário, é verdade, conta com 114 europeus e 216 sipaios[381]. Em 1805, não há mais de "31 000 ingleses na Índia" inteira, um grupo minúsculo, embora capaz de dominar a enorme região[382]. No fim do século XVIII, entre a metrópole e o Extremo Oriente, a V. O. C. holandesa representava, no máximo, 150 000 pessoas[383]. Mesmo admitindo que muito menos de metade delas servia no ultramar, estamos longe de um recorde. Acrescente-se que os exércitos *estritamente europeus* do tempo de Dupleix e de Clive foram minúsculos.

Entre os meios *visíveis* e os resultados da conquista européia, a desproporção é flagrante. "Um golpe do acaso ou o sopro da opinião pública podia... dissolver o poder inglês na Índia", escreve em 1812 um americano de origem francesa[384]. Vinte anos mais tarde, em 1832, Victor Jacquemont repete e acentua a mesma afirmação: "Nesta singular fábrica do poder inglês na Índia, tudo é artificial, anormal, excepcional"[385]. Artificial, a palavra não é pejorativa, artifício é também inteligência, realização. Um punhado de europeus impõe-se não apenas na Índia como em todo o Extremo Oriente. Não deveriam ter sucesso, no entanto têm.

A Índia conquistada por si própria

Para começar, o europeu nunca esteve só. Milhares de escravos, de criados, de auxiliares, de sócios, de colaboradores afainam-se ao seu redor, cem vezes, mil vezes mais numerosos do que aqueles que não são ainda os senhores. Assim, os navios europeus do *country trade* são, desde o tempo dos portugueses, servidos por tripulações mistas, nas quais os marinheiros locais são em maior número. Mesmo os navios das Filipinas empregam "poucos espanhóis, muitos malaios, hindus, mestiços filipinos"[386]. O navio que, em 1625, leva o Pe. de Las Cortes de Manila para Macau e que, não atingindo seu objetivo, naufraga na costa cantonesa, tinha pelo menos 37 lascares em sua tripulação[387]. Quando a frota francesa comandada pelo sobrinho de Duquesne toma, em julho de 1690, a *flûte* holandesa *Montfort de Batavia*, ao largo do Ceilão figuram no butim dois "lascares ou escravos negros pavorosos. Os desgraçados preferem morrer de fome a tocar naquilo em que um cristão já tocou", ou seja, cozinhou[388].

De modo semelhante, os exércitos que as Companhias acabarão por manter são, na sua enorme maioria, indígenas. Em Batávia, em 1763, para 1 000 ou 1 200 soldados europeus "de todas as nações" há 9 000 a 10 000 auxiliares malaios, mais de 2 000 soldados chineses[389]. Na Índia, quem descobriu (mas terá sido preciso descobrir?), para uso dos europeus, a solução simples e maravilhosa que são os sipaios, ou seja, a maneira de conquistar a Índia *com* e *por* indianos? Foi François Martin?[390] Foi Dupleix? Ou foram os ingleses, a respeito dos quais um contemporâneo (mas francês, claro), afirma que "tomaram [sipaios] por imitação de M. Dupleix"?[391]

Também no coração da empresa mercantil apresentam-se aos montes os homens do Extremo Oriente. Milhares de corretores indígenas assaltam o europeu, impõem-lhe seus serviços, desde os mouros do Egito e dos armênios onipresentes até os banianes, os judeus de Moka e os chineses de Cantão, de Amoy e de Bantam, sem esquecer os *goujerati*, ou os mercadores da costa de Coromandel, ou os javaneses, auxiliares ambiciosos que cercam literalmente os portugueses por ocasião de suas primeiras incursões nas ilhas das especiarias. Mas não será lógico? Em Kandahar, para onde o espírito viajeiro levou Maestre Manrique, em 1641, um mercador hindu que tomou nosso espanhol por um português, ofereceu-lhe seus serviços "porque, como a gente da sua nação não fala a língua deste país, não deixará de encontrar algumas dificuldades se não achar quem o guie..."[392]. Ajuda, colaboração, conluio, coexistência, simbiose, tudo isso se impõe com o correr do tempo e o mercador local, hábil, econômico ao extremo, que se contenta com um pouco de arroz durante suas longas viagens, é tão difícil de desenraizar quanto alpiste. Aliás, em Surat, quase logo de início, os "*servants*" da Companhia inglesa se associam aos prestadores na grande aventura da praça. E quantas vezes as diversas feitorias inglesas, tanto Madrasta como Fort William, com autorização dos diretores de Londres, emprestaram dinheiro aos mercadores da Índia! Em 1720[393], por ocasião da crise de liquidez que atingiu a Inglaterra na ocasião do *South Sea Bubble*, a *East India Company*, para obter dinheiro, empresta na Índia e sai-se muito bem, pois salva-se tão depressa quanto caíra em dificuldades. Em 1726, quando a Companhia francesa começa a recuperar o fôlego, evita reatar seus negócios em Surat, onde deve aos banianes a bela soma de quatro milhões de rupias[394].

É impossível, portanto, dispensar esses colaboradores necessários na própria medida em que eles ocupam o terreno e criam a riqueza. Pondichery, diz um relatório de 1733, não será uma praça próspera "se não se encontrar meio de atrair negociantes que estejam em condições de fazer comércio sozinhos"[395]. Claro, negociantes, venham eles de onde vierem, e sobretudo indianos. Aliás, teria sido possível construir Bombaim sem os parses e os banianes? Que seria de Madrasta sem os armênios? Os ingleses serviram-se sempre, tanto em Bengala como no resto da Índia, dos mercadores e banqueiros locais. Só quando a dominação britânica foi plenamente assegurada em Bengala os capitalistas indígenas de Calcutá foram brutalmente eliminados das atividades mais proveitosas (banco, comércio exterior) e *obrigados* a escolher valores de refúgio (a terra, a usura, a coleta de impostos ou até, em 1793, "a maior parte das *obligations* da *British East India Company*)[396]. Mas na mesma época, em Bombaim, onde tudo estava por construir, os ingleses evitavam afastar os mercadores parses, *goujerati* e muçulmanos, que acumularam

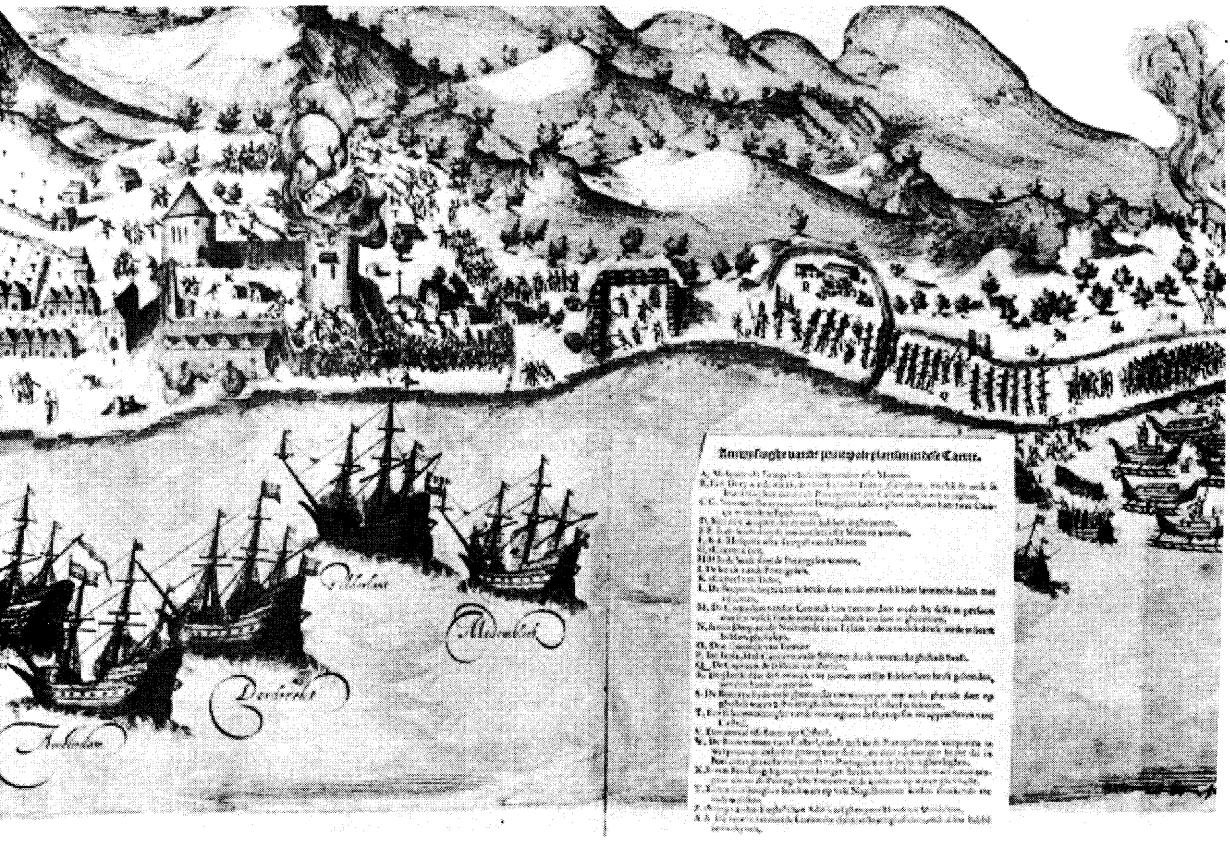
grandes fortunas nos negócios com o exterior e como proprietários da frota mercante do porto, isto até a instauração da navegação a vapor, em 1850[397]. E finalmente, a despeito de algumas tentativas, o banco inglês não podia provocar o desaparecimento completo do *hundi*, a letra de câmbio dos *serafs* indianos, sinal de sua liberdade de agir e de uma sólida organização bancária da qual os ingleses haviam se aproveitado durante muito tempo antes de pretenderem eliminá-la.

O ouro e a prata: força ou fraqueza?

Diz-se que a Europa, a América, a África, a Ásia são complementares. Também seria correto afirmar que o comércio mundial se esforçou para as tornar complementares e muitas vezes o conseguiu. O Extremo Oriente, de modo geral, não acolheu os produtos europeus com o frenesi, o apetite que o Ocidente logo manifestou em relação à pimenta, às especiarias ou à seda. Como a balança comercial exige que uma paixão se troque por outra paixão, a Ásia não aceitou o jogo das trocas, já no tempo do Império Romano, a não ser a troco de metais preciosos, de ouro (preferido na costa do Coromandel) e, sobretudo, de prata. A China e a Índia, em particular, tornaram-se, como já cem vezes se afirmou, a necrópole dos metais preciosos que circulam no mundo. Entram e não saem. Esta curiosa constante determina, a partir do Ocidente, uma hemorragia dos metais preciosos para o Leste, em que alguns querem ver uma fraqueza da Europa com vantagem para a Ásia, onde eu, por mim, vejo, como já afirmei, o meio de que os europeus se serviram muitas vezes, na Ásia mas também em outros lugares e até na Europa, para abrir um mercado particularmente lucrativo. E esse meio, no século XVI, assumirá uma dimensão inusitada, graças à descoberta da América e ao desenvolvimento das minas do Novo Mundo.

O metal branco da América atinge o Extremo Oriente por três rotas: a do Levante e do golfo Pérsico, que os historiadores da Índia nos revelaram ser ainda a mais importante nos séculos XVII e XVIII, no sentido do seu país; a do cabo da Boa Esperança; a do galeão de Manila. Deixando de lado o caso inteiramente à parte do Japão (o Japão possui minas de prata que algumas vezes tiveram um papel a desempenhar nas suas trocas com o exterior), quase todo o metal branco que circula no Extremo Oriente é de origem européia, isto é, americana. Portanto, as rupias que um europeu empresta de um cambista ou de um banqueiro indiano são, em suma, um empréstimo devoluto, é metal branco importado há mais ou menos tempo pelo comércio europeu.

Ora, voltaremos a isso, esse fornecimento de metais preciosos é indispensável aos movimentos da economia mais ativa da Índia e também da China. Quando a viagem dos barcos indianos de Surat para Moka não encontra, por azar, os navios do mar Vermelho, carregados de ouro ou de prata, desencadeia-se uma crise em Surat, pólo durante muito tempo dominante da economia indiana. Nessas condições, não é exagero pensar que a Europa, que no comércio com a Ásia só implica sua paixão pelo luxo, tem nas mãos, através do metal branco, o regulador das economias do Extremo Oriente, e que por conseguinte se encontra, com relação a elas, em posição de força. Mas será essa superioridade sentida, utilizada com lucidez? Duvidamos.

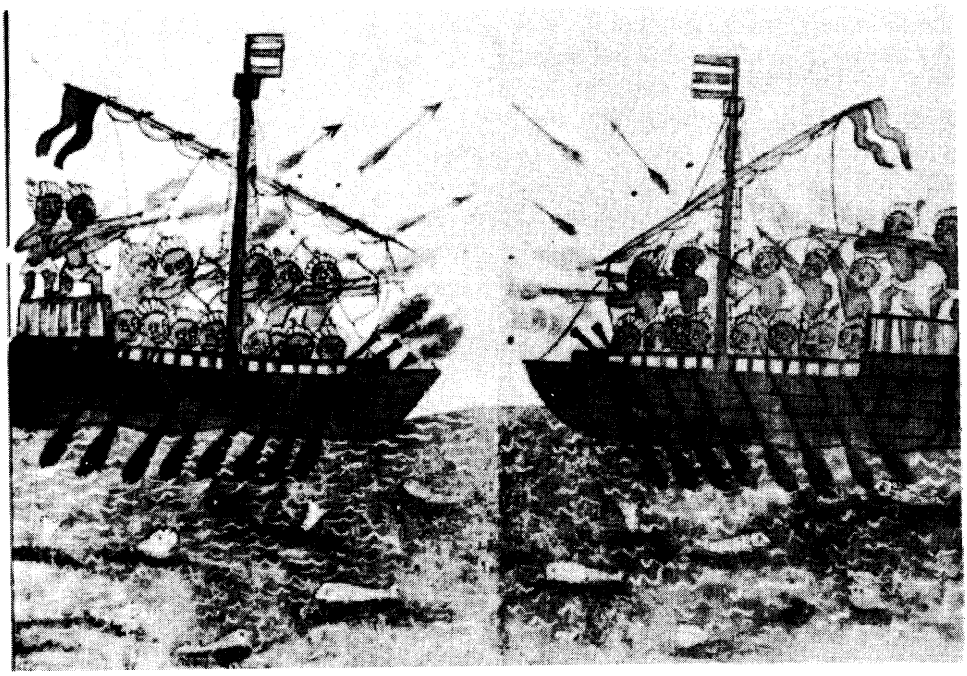


Assalto e tomada pelos holandeses, em 1606, de Tidore, uma das ilhas Molucas nas mãos dos portugueses. No lado direito do documento, barcos levam para terra as tropas do invasor. (Atlas Van Stolk)

Os próprios mercadores europeus, para prosseguirem seu comércio com a Ásia, ficam à mercê das chegadas a Cádiz da prata americana, sempre irregulares, por vezes insuficientes. A obrigação de obter a todo o custo a moeda necessária ao comércio asiático só pode ser sentida como uma servidão. Particularmente entre 1680 e 1720[398], o metal faz-se relativamente raro, seu preço de mercado ultrapassa o preço oferecido pelas Casas da Moeda. O resultado é uma desvalorização de fato das moedas decisivas, libra esterlina ou florim, e uma degradação, para a Holanda ou para a Inglaterra, dos *terms of trade* com a Ásia[399]. Se a prata privilegiou o Ocidente, também lhe criou dificuldades e incertezas quotidianas.

Uma chegada combativa, ou mercadores diferentes dos outros

Os europeus dispuseram, logo de início, de uma superioridade, e essa consciente, sem a qual nada poderia ter acontecido. Essa vantagem, que comandou ou



Piratas indígenas das costas de Malabar: utilizam remos e velas, arcabuzes e flechas. Aquarela de um português que viveu muito tempo em Goa (século XVI). (Foto F. Quilici)

pelo menos permitiu quase tudo foi o navio de guerra do Ocidente, manobrável, capaz de navegar contra o vento, munido de várias velas, armado de canhões ainda mais eficazes depois da generalização do uso das escotilhas. Quando, em setembro de 1498, a frota de Vasco da Gama deixa o porto de Calicut, depara com oito grandes embarcações indianas vindas para a interceptar. Estas rapidamente se põem em fuga, uma delas é apanhada, as outras sete encalham na areia de uma praia onde os barcos portugueses não podiam entrar, pois o nível da água era para eles insuficiente[400]. Além disso, os costumes marítimos indianos foram sempre dos mais pacíficos. Só se conhece uma exceção a essa tradição não guerreira, o Império de Chola, que no século XIII, na costa do Coromandel, criara uma poderosa frota, ocupando por várias vezes o Ceilão, as ilhas Maldivas e Laquedivas, divindo a seu gosto o oceano Índico em dois. No século XVI esse passado é esquecido e, a despeito da presença de piratas em certas costas, aliás bastante fáceis de evitar, os navios mercantes nunca circulam em comboios armados.

A tarefa dos portugueses e de seus sucessores será por isso facilitada. Incapazes de se apoderarem da terra densa do Extremo Oriente, apossaram-se sem dificuldade do mar, superfície das ligações dos transportes. E não era do mar que lhes vinha o essencial? Francisco de Almeida escreveu ao rei de Lisboa: "Se fordes forte no que concerne aos navios, então é vosso o comércio da Índia; e se não fordes for-

te nesse setor, qualquer fortaleza em terra firme vos será de pouco recurso"[401]. Para Albuquerque, "se porventura Portugal tivesse que sofrer uma derrota no mar, nossas possessões indianas não estariam em condições de se manter um dia mais do que o tolerassem os potentados locais"[402]. No século seguinte, o chefe da base holandesa de Hirado, no Japão, usa a mesma linguagem, em 1623: "Não temos força suficiente para pôr o pé em terra, a não ser sob a proteção da frota"[403]. E um chinês de Macau lamenta-se: "Assim que os portugueses alimentarem qualquer má intenção, saberemos como pegá-los pelo pescoço. Mas, se estão no alto-mar, por que meio poderemos puni-los, mantê-los sob controle e defender-nos deles?"[404] Também é o que pensava, em 1616, Thomas Roe, embaixador da Companhia das Índias na Corte do Grão-Mogol, donde seus conselhos aos responsáveis ingleses: "Se quiserem lucro, atenham-se a esta regra: procurem-no no mar e na paz dos tráficos, pois não há dúvida de que seria um erro manter guarnições e combater nas Índias em terra"[405].

Estas reflexões, com valor de máximas, não devem ser interpretadas como uma vontade de paz, mas como a clara consciência, durante anos e anos, de que qualquer tentativa de conquista seria das mais arriscadas. Nem por isso que a intrusão européia deixou de ser, desde o início e sempre que a ocasião se apresentava, agressiva e brutal. Não faltam as pilhagens, as ações e os projetos belicosos. Em 1586, no tempo da Invencível Armada, Francisco Sardo, governador espanhol das Filipinas, propôs seus serviços para conquistar a China com 5 000 homens; mais tarde, a política construtiva de Coen, nas ilhas da Insulíndia, mais fáceis de dominar do que o continente, coloca-se sob o signo da força, da colonização, da bastonada[406]. E acabará por chegar a hora das conquistas territoriais, embora tardiamente, com Dupleix, Bussy, Clive...

Já antes dessa explosão colonialista, os europeus utilizaram no mar, ou a partir do mar, sua esmagadora superioridade. Ela lhes permite, em meio aos ataques das piratarias locais, assegurar-se dos fretes de mercadores não europeus, desejosos de segurança; atacar ou ameaçar bombardear um porto recalcitrante; submeter ao pagamento de um passaporte[407] os navios indígenas (portugueses, holandeses, ingleses praticaram esse resgate); e mesmo, em caso de conflito com a potência territorial, usar a arma eficaz do bloqueio. Por ocasião da guerra levada a efeito por instigação de Josiah Child, diretor da *East India Company*, contra Aurang Zeb, em 1688, é o próprio Josiah Child que explica: "Os súditos do Grão-Mogol são incapazes de suportar uma guerra com os ingleses por doze meses seguidos sem passarem fome e sem morrerem aos milhares, por falta de trabalho que lhes permita comprar arroz; não apenas em conseqüência da falta do nosso comércio, mas também porque, fazendo a guerra, bloqueamos seu comércio com todas as nações orientais, que representam dez vezes mais do que o nosso e o de todas as nações européias junta"[408].

Este texto revela admiravelmente a consciência que os ingleses têm da força maciça e mesmo do grande poder comercial da Índia mogol, mas também sua resolução de explorar a fundo todas as suas vantagens, de "comerciar de espada em punho", como dizia um dos *servants* da Companhia[409].

Escritórios, feitorias, lojas, sobrecarga

As grandes Companhias das Índias já são "multinacionais". Não tratam apenas dos seus problemas "coloniais". Lutam com o Estado que as criou e que as apóia. São um Estado dentro do Estado, ou fora do Estado. Lutam contra os acionistas, criando um capitalismo em ruptura com os hábitos mercantis. Precisam ocupar-se ao mesmo tempo do capital dos acionistas (que *reclamam* dividendos), do capital dos titulares de obrigações a curto prazo (os *bonds* ingleses), do capital circulante (portanto, da liquidez) e, ainda por cima, da manutenção de um capital fixo — os navios, os portos, as fortalezas... Precisam vigiar de longe vários mercados estrangeiros, combiná-los com as possibilidades e vantagens do mercado nacional, isto é, com as vendas em leilão em Londres, em Amsterdam ou em outros lugares. De todas essas dificuldades, a distância é a mais difícil de vencer, a tal ponto que a velha rota do Levante é utilizada para expedir cartas, agentes, encomendas importantes, ouro e prata. Um inglês teria mesmo conseguido, em 1780, favorecido pela monção, um recorde de velocidade: Londres-Marselha-Alexandria do Egito-Calcutá em 72 dias de viagem[410]. Ao passo que, em média, a viagem pelo Atlântico requer oito meses, tanto num sentido como no outro, a ida e volta dezoito meses, pelo menos quando tudo corre bem, não sendo preciso hibernar num porto e a passagem do cabo da Boa Esperança ocorrendo sem tropeços. É essa lenta rotação dos navios e das mercadorias que impede os diretores de Londres ou de Amsterdam de controlar tudo. São obrigados a delegar poderes, partilhá-los com as direções locais que, cada uma por si (por exemplo, Madrasta, Surat), tomam as decisões urgentes e se encarregam de traduzir localmente as vontades da Companhia, de assinar os "contratos"[411] e despachar as encomendas em tempo útil (com seis meses, um ano de antecedência), de prover aos pagamentos, de reunir os carregamentos.

Essas unidades comerciais separadas do centro chamam-se escritórios, feitorias, lojas. Os dois primeiros termos confundem-se na linguagem corrente mas, de modo geral, a ordem pela qual os enumeramos é a da sua importância decrescente. Assim, a feitoria inglesa de Surat criou uma série de lojas em Goga, Broach, Barroda, Fatehpur, Sikri, Lahore, Tatta, Lahribandar, Jasques, Ispahan, Moka[412]...; e os "estabelecimentos" da Companhia francesa em Chandernagor estavam "divididos em três classes": em torno de Chandernagor, a capital, "os seis grandes escritórios eram Balassor, Patna, Cassimbazar, Daca, Jugdia e Chatigan; as simples casas comerciais eram Soopoze, Kerpoy, Carricole, Mongorpoze e Serampoze", sendo estas duas últimas "casas de comércio onde residia um agente sem território"[413].

O "território" de um escritório ou de uma "sede" provinha de uma concessão das autoridades locais, difícil de obter e nunca gratuita. No conjunto, o sistema era também uma espécie de colonização puramente mercantil: o europeu, estabelecendo-se ao alcance das zonas de produção e dos mercados, nos cruzamentos das estradas, utilizando o que já existia antes da sua chegada de maneira a não ter que se encarregar das "infra-estruturas", a poder deixar à vida local o encargo dos transportes até os portos de exploração, a organização e o financiamento da produção e das trocas elementares.

Ligada parasitariamente a um corpo estranho, a ocupação européia foi, até a ocupação inglesa (se excetuarmos os sucessos holandeses na zona específica da Insulíndia), uma ocupação *pontual*. Pontos. Superfícies minúsculas. Macau, à frente de Cantão, é do tamanho de uma aldeia. Em Bombaim, na sua ilha de três léguas por duas, mal cabem o porto, o estaleiro naval, as casernas e casas, e, sem o abastecimento da ilha próxima de Salseta, os ricos nem todos os dias comeriam carne[414]. Deshima, no próprio porto de Nagasaki, é sem dúvida alguma menor do que o *Ghetto Nuovissimo* de Veneza. Muitas "feitorias" não passam de casas-fortes, ou de armazéns, onde o europeu vive mais seqüestrado do que o indiano das castas mais fechadas.

Evidentemente, há exceções: Goa, na sua ilha, Batávia, a Île de France, a ilha Bourbon. Em contrapartida, as posições européias na China são ainda mais precárias. Em Cantão, não é concedida a permanência ao mercador europeu e a ele é recusado o acesso constante ao mercado livre (diferentemente da Índia). As Companhias são representadas, em cada um dos seus navios, por mercadores ambulantes, uma espécie de feitoria volante, viageira, poder-se-ia dizer, a dos "sobrecargas". Se discutem, se não obedecem ao presidente escolhido para eles, é de se temer que haja dificuldades e decepções[415].

Dever-se-á concluir que, até a conquista inglesa, a atividade européia se limitou a aflorar a Ásia, não passou de alguns escritórios que mal afetavam um corpo enorme e que essa ocupação foi superficial, epidérmica, anódina, que não alterou a civilização, nem as sociedades, que, economicamente, só dizia respeito ao comércio de exportação, isto é, a uma parte menor da produção? É o debate entre mercado interno e trocas externas que aqui ressurge dissimuladamente. Com efeito, os "escritórios" europeus na Ásia não são mais anódinos do que os da liga hanseática, ou dos holandeses no Báltico e no mar do Norte, ou os escritórios venezianos e genoveses no Império de Bizâncio, para tomar apenas estes exemplos entre muitos outros. A Europa colocou na Ásia grupos muito pequenos, minorias minúsculas, é verdade, mas ligadas ao mais avançado capitalismo do Ocidente. E essas minorias, que houve quem dissesse constituírem apenas uma "superestrutura de uma inerente fragilidade"[416], vão ao encontro, não das massas asiáticas, mas de outras minorias mercantis que dominam os tráficos e as trocas do Extremo Oriente. E são efetivamente essas minorias locais que na Índia, um pouco forçadas, um pouco consentâneas, abrem o caminho à intrusão européia, ensinam, primeiro aos portugueses, depois aos holandeses, por fim aos ingleses (e até aos franceses, dinamarqueses, suecos) os dédalos do comércio de Índia em Índia. Estava iniciado o processo que, ainda antes do final do século XVIII, iria entregar ao monopólio inglês 85% a 90% do comércio externo da Índia[417]. Mas foi porque os mercados acessíveis do Extremo Oriente formavam uma série de economias coerentes, ligadas por uma economia-mundo eficaz, que o capitalismo mercantil da Europa pôde penetrar neles e, servindo-se de suas forças, manobrar com vantagem.

Como compreender a história profunda do Extremo Oriente

Sendo assim, o que nos interessa é a história subjacente da Ásia, mas admitamos que ela não é fácil de entender. Em Londres, em Amsterdam, em Paris há ar-

quivos admiráveis, mas é sempre através da história das grandes Companhias que avistamos as paisagens da Índia ou da Insulíndia... Há também, na Europa e em todo o mundo, admiráveis orientalistas. Mas quem é mestre no estudo do Islã não o é no estudo da China, ou da Índia, ou da Insulíndia, ou do Japão. Mais ainda, os orientalistas são com freqüência excelentes lingüistas e especialistas da cultura mais do que historiadores das sociedades ou da economia.

O clima hoje está mudando. Os interesses dos sinólogos, dos nipólogos, dos indianistas, dos islamólogos voltam-se mais do que no passado para as sociedades e para as estruturas econômicas e políticas. Até mesmo sociólogos pensam como historiadores[418]. E, há vinte ou trinta anos, à procura dos seus países libertos da Europa, os historiadores do Extremo Oriente, cujas fileiras engrossam, empreenderam o recenseamento das fontes e várias obras testemunham uma coisa a que Lucien Febvre chamava o sentido da "história-problema". Esses historiadores são os obreiros de uma história nova cujos resultados se sucedem em suas obras e em excelentes revistas. Estamos em vésperas de importantes requestionamentos.

Não se pode pensar em abordar tudo segundo eles. A matéria é a tal ponto abundante (embora deixe ainda tantos problemas em suspenso) que ainda não chegou o momento de uma visão de conjunto. Tentei, no entanto, por minha conta e risco, dar com base em *um* exemplo um apanhado da amplitude e da novidade dos problemas emergentes. E minha escolha recaiu na Índia. A seu respeito, possuímos várias obras inglesas básicas e os trabalhos de uma equipe de historiadores indianos de rara qualidade, que escrevem numa língua — o inglês — diretamente acessível. Eles se ofereciam como excelentes guias para atravessar os faustos e misérias da Índia dita *medieval*, uma vez que, para eles, segundo uma convenção já venerável, a Idade Média vai até a instauração da dominação inglesa. É o único ponto contestável na sua maneira de ver por causa dos *a priori* que sugere (em resumo, um atraso de vários séculos relativamente à Europa) e porque introduz no debate os pretensos problemas de um "feudalismo" que viria a sobreviver e a deteriorar-se ao mesmo tempo entre o século XV e o século XVIII. Mas esta crítica é apenas um detalhe.

Se escolhi a Índia, não foi apenas por essas razões, nem porque sua história seja mais fácil de compreender do que outra. Pelo contrário, em relação às normas da história geral, a Índia parece-me um caso sutilmente desviante, muito complicado, política, social, cultural, economicamente. Mas na Índia, economia-mundo em posição central, tudo se apóia, tudo se enraíza nas suas complacências e nas suas fraquezas. É por ela que começam os portugueses, os ingleses, os franceses. Só os holandeses constituem exceção e, ao ancorarem sua fortuna no coração da Insulíndia, chegaram mais depressa do que os outros na corrida aos monopólios. Mas, procedendo deste modo, não terão chegado tarde demais à Índia, de que acaba por depender qualquer grandeza duradoura para os intrusos vindos do Ocidente, muçulmanos primeiro, ocidentais depois?

As aldeias indianas

A Índia são aldeias. Milhares e milhares de aldeias. Digamos antes as aldeias do que a aldeia[419]. Empregar o singular equivale a sugerir a enganosa imagem de

Na corte do Grão-Mogol, um senhor indiano junto do soberano. (Clichê B.N.)

uma aldeia indiana típica, encerrada em sua vida coletiva, atravessando, intangível, igual a si própria e sempre autônoma, a movimentada história da Índia e que, por um segundo milagre, fosse sempre igual em todo o continente, a despeito das originalidades das diversas províncias (por exemplo, as particularidades evidentes do Decan, o "país do Sul"). Decerto, uma unidade aldeã que, auto-suficiente, tanto para se alimentar como para se vestir, preocupada apenas consigo, ainda hoje se encontra em certas regiões isoladas e arcaicas. Mas é exceção.

A regra é a abertura para o exterior da vida aldeã, enquadrada pelas diferentes autoridades e mercados que a vigiam, a esvaziam dos seus excedentes, lhe impõem as comodidades e os perigos da economia monetária. Tocamos aqui no segredo de toda a história da Índia: a vida captada pela base, que aquece e alimenta o gigantesco corpo social e político. Num contexto muito diferente, é o esquema da economia russa da mesma época.

À luz de estudos recentes, vê-se bem como funciona a máquina, ao sabor das colheitas, das contribuições, dos impostos do Estado. Onipresente, a economia monetária é uma excelente correia de transmissão; facilita, multiplica as trocas, incluindo as trocas forçadas. O mérito dessa entrada no circuito cabe apenas ao governo do Grão-Mogol. Com efeito, a Índia há séculos é presa da economia monetária, em certa medida devido às suas ligações com o mundo mediterrânico, visitado desde a Antiguidade pela moeda que de certo modo inventou e exportou para longe. A se acreditar em L. C. Jain[420], a Índia já teria tido banqueiros no século VI antes de Cristo, isto é, um século antes da época de Péricles. Seja como for, a economia monetária penetrou nas trocas da Índia séculos e séculos antes do sultanato de Delhi.

A contribuição essencial deste último no século XIV é uma organização administrativa coercitiva que, de escalão em escalão, de província em distrito, chega até as aldeias e as mantém sob controle.

O peso, a mecânica desse Estado de que, em 1526, o Império do Grão-Mogol é herdeiro permitem-lhe suscitar e captar os excedentes rurais. Por isso ele favorece a existência desses excedentes e seu reforço. Com efeito, há no despotismo muçulmano dos mogóis uma parte de "despotismo esclarecedor", o cuidado de não matar a galinha dos ovos de ouro, de tratar da "reprodução" camponesa, de ampliar as culturas, de substituir uma planta por outra mais lucrativa, de colonizar as terras inexploradas, de propagar a irrigação por meio de poços e de reservatórios de água. A isso acrescenta-se o assédio, a penetração na aldeia de mercadores ambulantes, de mercados dos burgos próximos, até de mercados estabelecidos para a troca de gêneros alimentícios dentro das grandes aldeias, ou em plena natureza entre aldeias, dos mercados ávidos das cidades mais ou menos distantes, enfim, das feiras ligadas a festas religiosas.

Aldeias controladas? Empenham-se nisso as autoridades das províncias e dos distritos; os senhores que receberam do Grão-Mogol (em princípio único possuidor da terra) uma parte dos tributos dos domínios (*jagirs*, isto é, "benefícios"); os atentos coletores de impostos, os *zamindars*[421], que também têm direitos hereditários sobre as terras; os mercadores, usurários e cambistas que compram, transportam, vendem as colheitas, que transformam também impostos e contribuições em dinheiro para que o montante circule com facilidade. Com efeito, o senhor vive na Corte de

Delhi, lá detém sua função e o *jagir* lhe é concedido por um prazo bastante curto, geralmente de três anos. Explora correntemente e sem constrangimento, de longe, e, tal como o Estado, deseja obter as contribuições não em gêneros, mas em dinheiro[422]. A transformação da colheita em dinheiro é portanto a chave do sistema. Metal branco e metal amarelo não são apenas objetos e meios de entesouramento, mas instrumentos indispensáveis ao funcionamento da enorme máquina, desde suas bases camponesas até o topo da sociedade e dos negócios[423].

A aldeia é, além do mais, controlada por dentro por sua hierarquia própria e pelo sistema de castas (artesanatos e proletariados dos intocáveis). Há um patrão atento, o chefe da aldeia, e uma "aristocracia" restrita, a dos *khudkashta*, escassa minoria de camponeses relativamente ricos, ou melhor, bem de vida, proprietários das melhores terras, possuidores de quatro ou cinco charruas, de quatro ou cinco juntas de bois ou de búfalos, gozando, além disso, de uma tarifa fiscal de favor. Representam na realidade a famosa "comunidade" aldeã de que tanto se falou. Em troca dos seus privilégios e da propriedade *individual* dos campos que eles próprios cultivam com a mão-de-obra familiar, são *solidariamente* responsáveis diante do Estado pelo pagamento do imposto de toda a aldeia. Aliás, cabe-lhes uma parte do dinheiro coletado. São também favorecidos no que concerne à colonização dos espaços incultos e à fundação de novas aldeias. Mas são rigorosamente vigiados pelas autoridades, que temeriam o desenvolvimento, para proveito deles, de uma espécie de meação ou mesmo de salariado agrícola (que existe, mas pouco), ou seja, de uma propriedade fora da norma e que, ao aumentar sob o regime fiscal de favor, acabaria por diminuir o volume do imposto[424]. Quanto aos outros camponeses, que não são proprietários dos seus campos, que vêm do exterior e, às vezes, mudam de aldeia com seus animais e sua charrua, pagam impostos mais pesados.

A aldeia tem também seus próprios artesãos: perpetuados em seus papéis pelas castas, obtêm, por seu trabalho, uma quota-parte da colheita coletiva, mais uma leira de terra para cultivar (algumas castas, no entanto, são assalariadas)[425]. Regime complicado, dir-se-á, mas haverá neste mundo um regime camponês que seja simples? "O camponês não era escravo, também não era servo, mas seu estatuto era, incontestavelmente, de dependência"[426]. A parte do seu rendimento que vai para o Estado, para o senhor do *jagir* e para outros intervenientes eleva-se a um terço ou metade, até mais, nas zonas férteis[427]. Então, como é possível tal regime? Como é que a economia camponesa o suporta, ainda por cima conservando uma certa faculdade de expansão, uma vez que a Índia em crescimento demográfico do século XVII continuou produzindo o suficiente para sua população, aumentou suas culturas industriais e até a produção de numerosos pomares para responder a um consumo acrescido de frutas e a uma nova moda entre os proprietários?[428]

Esses resultados devem ser atribuídos à exigüidade do nível de vida camponês e à alta produtividade da sua agricultura.

Com efeito, a Índia rural, em 1700, cultiva apenas uma parte do seu solo: na bacia do Ganges, por exemplo, segundo estatísticas plausíveis, é explorada apenas a metade das terras aráveis cultivadas em 1900 na mesma região; na Índia central, entre dois terços e quatro quintos; na Índia meridional, podemos quando muito *imaginar* uma proporção mais elevada. Um fato está portanto fora de dúvida: do século XV ao século XVIII, a agricultura indiana, quase em toda parte, trabalhou

Caravana indiana de bois que levam trigo de "Balaguate" (Balaghat, na província de Madhya Pradesh) aos portugueses de Goa (século XVI). (Foto F. Quilici)

apenas as melhores terras. E, como não conheceu revolução agrícola, como os instrumentos, os métodos e as culturas *essenciais* não mudaram até 1900, é *provável* que o produto *per capita* do camponês hindu fosse superior, em 1700, ao que será em 1900[429]. E isso tanto mais quanto a terra por cultivar, onde se fundam novas aldeias, oferece ao campesinato uma reserva de espaço, portanto, os recursos para uma pecuária mais fácil; portanto, mais animais de tração, mais bois e búfalos para atrelar à charrua, mais laticínios, mais *ghee* — a manteiga fundida que a cozinha indiana utiliza. Irfan Habib[430] afirma que, dada a existência de duas colheitas anuais, o rendimento cerealífero da Índia foi superior ao da Europa do século XIX. Ora, mesmo com igualdade de rendimentos, a Índia estaria em vantagem. Num clima quente, as necessidades do trabalhador são menores do que nos países temperados da Europa. A exigüidade do que ele retira da colheita para seu sustento deixa para a troca um *excedente* superior.

Uma outra superioridade da agricultura indiana, além de suas duas colheitas por ano (colheitas de arroz, de trigo, mais ervilhas ou grão-de-bico ou oleaginosas) é o lugar que nela ocupam as culturas "ricas" destinadas a exportação: anileira, algodoeiro, cana-de-açúcar, papoula, tabaco (que chegou à Índia no princípio do século XVII), pimenteiro (planta trepadeira que produz do terceiro ao nono ano mas necessita de cuidados[431] contrariamente ao que se diz). Essas plantas têm um rendi-

mento superior ao milhete, ao centeio, ao arroz ou ao trigo. Para a anileira, "o uso geral dos indianos é cortá-la três vezes por ano"[432]. Além disso, ela dá lugar a preparados industriais complicados: tal como a cana-de-açúcar e pelas mesmas razões, sua cultura, que requer grandes investimentos, é um empreendimento *capitalista*, largamente difundido na Índia, com a colaboração ativa dos grandes coletores de impostos, dos mercadores, dos representantes das companhias européias e do governo do Grão-Mogol, que tenta criar um monopólio em seu benefício mediante os arrendamentos exclusivos. O índigo, ou anil, preferido pelos europeus é o da região de Agra, particularmente da colheita dos primeiros cortes cujas folhas são "de um violeta mais vivo". Dada a amplitude da demanda local e européia, o preço do índigo não pára de subir[433]. Em 1633, como há guerras que afetam as regiões produtoras do Decan, os compradores persas e indianos lançam-se mais do que de costume ao índigo de Agra, que assim ultrapassa o preço recorde de 50 rupias o *maund*[434]. As Companhias inglesas e holandesas decidem então interromper suas compras. Mas os camponeses da região de Agra, informados, imagino, pelos mercadores e pelos "cobradores" que têm o negócio nas mãos, arrancam as plantas de anileira e mudam provisoriamente para outras culturas[435]. Será essa facilidade de adaptação sinal de uma eficácia capitalista, de uma ligação direta entre camponeses e mercado?

Tudo isso não exclui uma pobreza evidente das massas rurais. As condições gerais do sistema o fazem prever. Além disso, o governo de Delhi cobra, em princípio, uma quota-parte da colheita quando adquirida, mas, em muitas regiões, os administradores, por comodidade, calculavam antecipadamente a colheita média das terras e estabeleciam com base nisso um *imposto fixo*, em gêneros ou em moeda, proporcional à superfície cultivada e à natureza da cultura (menos para a cevada do que para o trigo, menos para o trigo do que para o índigo, menos para o índigo do que para a cana e para a papoula)[436]. Nessas condições, quando a colheita não cumpria suas promessas, quando faltava água, quando os bois das caravanas de transporte ou os elefantes vindos de Delhi se alimentavam nos campos cultivados, quando os preços subiam ou desciam inopinadamente, o erro de cálculo recaía sobre o produtor. Finalmente, o endividamento[437] aumentava a carga do camponês. Com a complicação dos sistemas de arrendamento, de propriedade, de fiscalização, conforme as províncias e as liberalidades do príncipe, conforme o estado de paz ou de guerra, tudo variava, e geralmente de mal para pior. Todavia, de modo geral, enquanto o Estado mogol foi forte, ele soube preservar um mínimo de prosperidade camponesa, necessária à sua própria prosperidade. É só no século XVIII que tudo se deteriora, o Estado, a obediência, a fidelidade dos funcionários da administração, a segurança dos transportes[438]. As revoltas camponesas tornam-se contínuas.

Os artesãos e a indústria

O outro povo sofredor da Índia são os inúmeros artesãos, presentes em toda parte, nas cidades, nos burgos e nas aldeias; algumas aldeias transformaram-se em centros exclusivamente artesanais. Essa profusão de operários é óbvia; é verdade

que a população urbana aumentou intensamente no século XVII até atingir, segundo alguns historiadores, 20% da população total — o que daria às cidades da Índia 20 milhões de habitantes, ou seja, *grosso modo* a população da França no século XVII. Mesmo que esse número seja exagerado, a população artesanal da Índia, mais o exército dos trabalhadores não qualificados, implica milhões de seres trabalhando ao mesmo tempo para o consumo interno e para exportação.

Mais do que a história desses inúmeros artesãos, é a natureza da indústria antiga da Índia que preocupa os historiadores indianos desejosos de elaborar o balanço do seu país às vésperas da conquista britânica e de saber, especialmente, se sua indústria era ou não comparável à da Europa da época, se teria sido capaz ou não de, pelo seu próprio impulso, gerar *uma* revolução industrial.

A indústria, ou melhor, a proto-indústria, esbarrava, na Índia, em numerosos obstáculos. Alguns, exagerados, decerto só existem na imaginação de certos historiadores, particularmente o obstáculo introduzido pelo sistema das castas, essa rede lançada sobre toda a sociedade, que prende *também* o mundo dos artesãos nas suas malhas. Na linha de pensamento de Max Weber, supõe-se que a casta tenha impedido o progresso da técnica, matado toda a iniciativa dos artesãos e, ao amarrar um grupo de homens a uma tarefa definida para sempre, entravado, de geração em geração, qualquer nova especialização, qualquer mobilidade social. Pensa Irfan Habib: "Há boas razões para pôr em dúvida essa teoria. Primeiro, porque a massa dos trabalhadores não especializados constituía um exército de reserva para novos empregos, se houvesse necessidade. Assim, camponeses decerto forneceram a mão-de-obra necessária à exploração dos campos de diamantes do Carnatic: quando certas minas foram abandonadas, os mineiros, diz-se, 'voltaram à lavoura'. Mais ainda, ao longo do tempo, as circunstâncias podiam infletir, até transformar a especialização artesanal de uma dada casta. Um exemplo é o da casta dos alfaiates no Maharashtra[439], um grupo voltando-se para a tinturaria, um outro até se especializando no processo de tingir com índigo"[440]. Uma certa plasticidade da mão-de-obra sem dúvida havia. Aliás, o sistema antigo das castas tinha evoluído ao mesmo tempo que a divisão do trabalho, uma vez que, em Agra, no princípio do século XVII, distinguiam-se mais de cem ofícios diferentes[441]. Além disso, os operários deslocavam-se, como na Europa, à procura de um trabalho remunerador. A destruição de Ahmedabad provocou, no segundo quartel do século XVIII, um intenso aumento das atividades têxteis do Surat. E também vemos as companhias européias chamar para junto de si, para sua vizinhança, tecelões vindos de diversas províncias que, salvo prescrições especiais (como a interdição, para certas castas, de viajar por mar), se deslocam atendendo à demanda.

Outros obstáculos foram mais sérios. O europeu admira-se freqüentemente com o pequeno número de ferramentas, sempre rudimentares, de que se serve o artesão na Índia. Uma "indigência de instrumentos" que, explica Sonnerat, apoiando-se em ilustrações, faz com que um serrador de madeira leve "três dias para fazer uma tábua que para nossos operários custaria apenas uma hora de trabalho". Quem não ficaria surpreso ao saber que "as belas musselinas que tanto procuramos são feitas em teares compostos por quatro pedaços de madeira fincados no chão"?[442] Se o artesão indiano produz verdadeiras obras-primas, é graças a uma grande habilidade manual, aprimorada também por uma extrema especialização. "Um trabalho que

na Holanda um só homem realizaria passa aqui pelas mãos de quatro", observa o holandês Pelsaert[443]. Um instrumental, portanto, sumário, feito quase unicamente de madeira, ao contrário daquele da Europa, que mistura em grande medida o ferro, mesmo antes da Revolução Industrial. Portanto, arcaísmos: até o fim do século XIX, a Índia manter-se-á fiel, para a irrigação e bombeamento de água, por exemplo, às máquinas tradicionais de origem iraniana, engrenagens de madeira, rodas de madeira denteadas, sacos de couro, recipientes de barro, energia animal ou humana... Mas isso muito menos por razões técnicas, segundo pensa I. Habib[444] (pois os mecanismos de madeira, tais como os utilizados na fiação e tecelagem, são com freqüência sofisticados e engenhosos) do que por razões de custo: o alto preço dos modelos de metal à européia não seria compensado pela economia de uma mão-de-obra abundante e escassamente remunerada. Guardadas as devidas proporções, é o problema que hoje colocam certas técnicas de ponta que exigem muitos capitais e pouca mão-de-obra e cuja adoção pelo Terceiro Mundo é tão difícil e decepcionante.

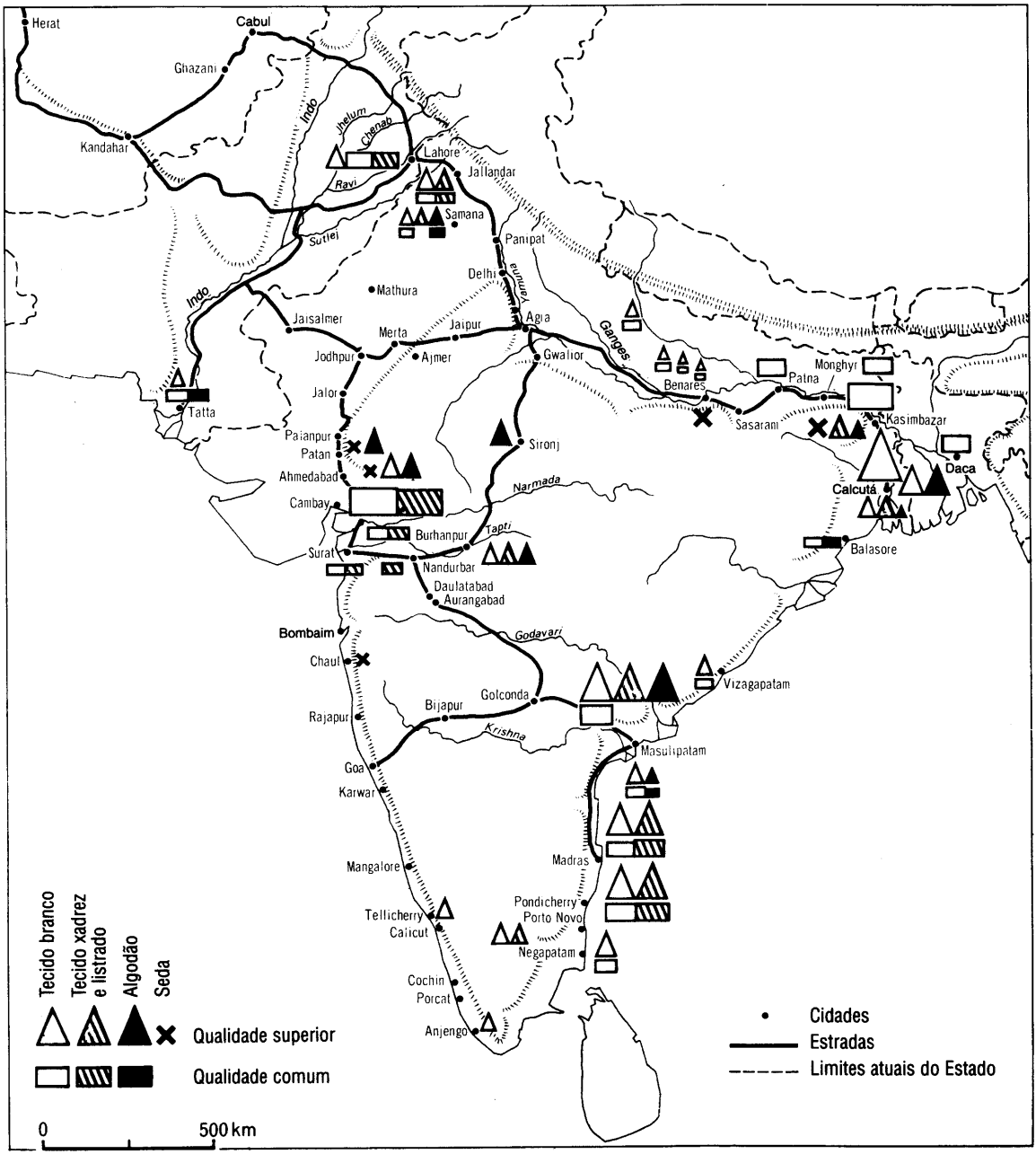
Do mesmo modo, os indianos, embora estejam pouco ao par das técnicas de mineração, atendo-se à exploração de minérios de superfície, fabricam, como vimos no nosso primeiro volume, um aço ao crisol de qualidade excepcional, exportado a alto preço, para a Pérsia e para outros lugares. Neste ponto, estão avançados com relação à metalurgia européia. Eles sabem trabalhar o metal. Fabricam âncoras

Ferreiros indígenas em Goa (século XVI): técnica elementar, fole manual, estranho martelo que decerto serve também de machado. (Clichê F. Quilici.)

de navios, belas armas, sabres e punhais de todos os feitios, bons fuzis, canhões corretos (embora feitos de barras soldadas e não obtidos por moldagem do ferro fundido)[445]. As peças de canhão do arsenal do Grão-Mogol em Baterpore (no caminho de Surat para Delhi), segundo o testemunho de um inglês em 1615, são de fundição "de diversos calibres, embora geralmente curtos e finos demais"[446]. Mas nada nos diz que não se trata de uma reflexão de um marinheiro habituado às peças compridas de navio, e também nada nos diz que essas peças não foram depois melhoradas. Seja como for, em 1664 Aurang Zeb dispõe de uma artilharia pesada puxada por animais fantásticos (que ele manda ir à frente, dada a sua lentidão) e de uma artilharia ligeira (dois cavalos por peça) que segue regularmente os deslocamentos do imperador[447]. Nessa data, os artilheiros europeus foram substituídos por artilheiros indianos; mesmo que fossem menos hábeis do que os estrangeiros, há uma evidente promoção técnica[448]. Aliás, fuzis e canhões colonizaram todo o espaço da Índia. Quando Tippo Sahib (o último nababo de Mysore), abandonado pelos franceses em 1783, retira-se para as montanhas, sua artilharia pesada movimenta-se por caminhos impossíveis, através dos Gates. Na região de Mangalore, é preciso atrelar cada peça a 40 ou 50 bois; e, se o elefante que vai empurrando tropeça, ele rola pelo precipício com um cacho de homens[449]. Portanto, não há atrasos técnicos catastróficos. E as Casas da Moeda da Índia, por exemplo, equivalem às da Europa: em Surat, em 1660, cunhavam-se todos os dias 30 000 rupias, só para a Companhia inglesa[450].

Enfim, a maravilha das maravilhas: os estaleiros navais. Segundo um relatório francês, os barcos construídos em Surat em 1700 são "muito bons e de grande serventia... e será muito vantajoso [para a Companhia francesa das Índias] mandar construir alguns", mesmo que os preços sejam os mesmos da França, pois a madeira de teca de que são feitos garante-lhes quarenta anos de navegação "em vez de dez ou doze, catorze quando muito"[451]. Na primeira metade do século XIX, os parses de Bombaim investiram amplamente na construção naval, mandando construir lá e em outros portos, particularmente em Cochim[452]. Bengala, incluindo Calcutá a partir de 1760[453], tem também seus estaleiros: "Os ingleses armaram, desde a última guerra [1778-1783], só em Bengala, 400 a 500 barcos de todos os tamanhos e construídos na Índia por sua conta"[454]. Esses barcos são às vezes de grande tonelagem: o *Surat Castle* (1791-1792) tem capacidade de 1 000 toneladas, leva 12 canhões e conta 150 homens de tripulação; o *Lowjee Family*, 800 toneladas, com 125 lascares a bordo; o rei dessa frota, o *Shampinder* (1802), atinge 1 300 toneladas[455]. Aliás, é na Índia que são construídos os mais belos *Indiamen*, aqueles barcos, gigantescos para a época, que fazem o comércio com a China. Nos mares da Ásia, com efeito, até a vitória do vapor, em meados do século XIX, os ingleses utilizaram apenas barcos de construção indiana. Mas nenhum se dirigia para a Europa: os portos ingleses lhes eram proibidos. Em 1794, a guerra e uma urgente necessidade de transportes fizeram com que a interdição fosse levantada por alguns meses. Mas o surgimento de barcos e marinheiros indianos provocou em Londres reações tão hostis, que os mecadores ingleses rapidamente renunciaram a utilizar seus serviços[456].

Não vale a pena alongar-nos, de tal modo o assunto é conhecido, sobre a produção têxtil da Índia. Ela possui plenamente a capacidade, tão admirada na indústria de lanifícios inglesa, de responder a qualquer aumento da demanda. Está pre-



47. ESTRADAS E INDÚSTRIAS TÊXTEIS DA ÍNDIA NOS MEADOS DO SÉCULO XVIII

Salvo na costa de Malabar, rica em pimenta, a indústria têxtil está presente em todas as grandes regiões da Índia. Os diferentes símbolos mostram a diversidade da produção e dão uma idéia aproximada do seu volume. (Segundo K. N. Chaudhuri, The Trading World of Asia and the English East India Company, *1978)*

sente nas aldeias; multiplica nas cidades as lojas de tecelões; dissemina, de Surat ao Ganges, uma nebulosa de oficinas de artesãos que trabalham por sua conta ou por conta de grandes comerciantes exportadores; está intensamente enraizada em Cachemira; quase não coloniza a costa do Malabar, mas povoa densamente a costa de Coromandel. As companhias européias tentaram, mas em vão, organizar a atividade dos tecelões segundo os modelos praticados no Ocidente, sobretudo o *putting out system* de que falamos amplamente. A tentativa mais clara situa-se em Bombaim[457], onde, com a imigração tardia de operários indianos de Surat e de outros pontos, a empresa podia ser retomada a partir de zero. Mas o sistema indiano tradicional dos adiantamentos e dos contratos mantém-se de forma exemplar, pelo menos até a conquista e a colocação sob tutela direta dos artesãos de Bengala, nos últimos decênios do século XVIII.

Na realidade, a atividade têxtil não era fácil de ser abarcada, pois não se enquadrava numa única rede, como na Europa; diferentes setores e circuitos presidiam à produção e ao comércio da matéria-prima; ao fabrico do fio de algodão (operação prolongada, sobretudo quando precisava resultar num fio muito fino mas sólido, como o das musselinas); à tecelagem; ao branqueamento e acabamento dos tecidos; à estamparia. O que na Europa estava ligado verticalmente (já em Florença, no século XII), na Índia está organizado em compartimentos separados. O comprador das companhias vai às vezes aos mercados onde os tecelões vendem seus produtos, mas quase sempre, quando se trata de grandes encomendas (e as encomendas não param de aumentar)[458], vale mais a pena fazer contratos com os mercadores indianos que dispõem de empregados para percorrerem as zonas de produção, fazendo eles próprios os contratos com os artesãos. Perante o *servant* de um determinado escritório, o mercador intermediário compromete-se a entregar, numa data fixada, a um preço estabelecido definitivamente, determinada quantidade e determinados tipos de tecido. Ao tecelão ele faz, conforme é costume, um adiantamento em dinheiro que, de certo modo, é uma promessa de compra e permite ao trabalhador comprar o fio e alimentar-se enquanto dura o seu trabalho. Ao acabar a peça, recebe seu preço à cotação do mercado e depois de deduzido o adiantamento. O preço livre, não fixado no momento da encomenda, varia na realidade segundo o custo do fio, segundo o preço do arroz.

O mercador, portanto, corre um risco que se reflete evidentemente na sua taxa de lucro. Mas a liberdade deixada ao tecelão é certa: recebe um adiantamento em dinheiro (e não, como na Europa, em matéria-prima); resta-lhe o recurso direto ao mercado, o que o trabalhador europeu perde no âmbito do *Verlagssystem*. Por outro lado, ele tem a possibilidade de se mudar de local de trabalho, até de fazer greve, abandonar o ofício, regressar à terra natal, deixar-se recrutar pelo exército. Nessas condições, K. N. Chaudhuri acha inexplicável a pobreza do tecelão, que todos afirmam. Será por causa de uma estrutura social antiga que condena agricultores e artesãos a uma remuneração mínima? O enorme aumento da demanda e da produção, nos séculos XVII e XVIII, pode ter acentuado as liberdades de escolha do artesão não rompendo o baixo nível geral dos salários, a despeito do fato de a produção estar mergulhada numa economia monetária direta.

Este sistema torna as manufaturas, em geral, inúteis, mas existem manufaturas, com concentrações de mão-de-obra em grandes oficinas: são as *karkhanas*, que tra-

balham apenas para os seus proprietários, para os nobres ou para o próprio imperador. Só que estes, de vez em quando, não desprezam a oportunidade de exportar esses produtos de grande luxo. Mandelslo (1638) fala de um magnífico tecido de seda e algodão com flores de ouro, muito caro, que havia pouco tempo se começara a fabricar em Ahmedabad, por ocasião da sua passagem pela cidade, "cujo [uso] o Imperador reservara para si, embora permitisse aos estrangeiros levá-los para fora dos seus Estados"[459].

Na verdade, toda a Índia trabalha a seda e o algodão, exporta uma incrível quantidade de tecidos, dos mais ordinários aos mais luxuosos, e para o mundo inteiro, uma vez que, por intermédio dos europeus, a própria América recebe a sua parte substancial. Imagina-se sua diversidade através das descrições dos viajantes e dos catálogos elaborados pelas companhias européias. Vamos dar como amostra (textualmente e sem comentários) a enumeração de um documento francês sobre os produtos têxteis das diversas províncias: "Panos de Salem crus e azuis, guinés azuis de Madura, bombazinas de Gondelus, percais de Arni, toalhas de Pondicheri, *bétilles, chavonis, tarnatanes, organdis, stinkerques* canelados, cambraias, nicanés, *bajutapeaux, papolis, korotes, branls, boelans, limanas*, tapetes de quarto, chitas, *cadées*, cobertas brancas, lenços de Mazulipatam, *sanas*, musselinas, *terrindins*, musselinas listradas, lenços *stinkerques, malmolles* lisas, bordados com fio de ouro e prata, panos comuns de Patna [exportado em tal quantidade, até 100 000 peças, que se obtêm "sem fazer contrato"[460]], *sirsakas* (tecido de seda e algodão), *bafefas, hamans*, cassas, panos de quatro fios, bazins comuns, gazes, panos de Permacodi, guinés de Yanaon, *conjous*..."[461]. E o autor do documento acrescenta ainda que a qualidade varia muito em certo tipo de tecidos: em Daca, mercado de "ótimas musselinas únicas na sua espécie... há musselinas lisas a partir de 200 francos as 16 anas até 2 500 francos 8 anas"[462]. Mas essa enumeração, em si impressionante, faz triste figura ao lado das 91 variedades de têxteis da lista elaborada por Chaudhuri em apêndice ao seu livro.

Não há dúvida de que, até a revolução maquinista inglesa, a indústria indiana do algodão foi a primeira do mundo, tanto pela qualidade como pela quantidade dos seus produtos e pelo volume das suas exportações.

Um mercado nacional

Tudo circula na Índia, tanto os excedentes agrícolas como as matérias-primas e os produtos manufaturados destinados à exportação. O cereal coletado nos mercados de aldeia vai, através de cadeias de mercadores locais, para usurários e prestadores, para os burgos e as pequenas cidades (*qasbahs*), depois para as grandes cidades, por intermédio de grandes mercadores especializados no transporte de mercadorias pesadas, particularmente sal e cereais[463]. Não é que essa circulação seja perfeita, pois deixa-se surpreender na volta por fomes bruscas, que as enormes distâncias tornam às vezes catastróficas. Mas será de outro modo na América colonial? Ou mesmo na velha Europa? Aliás, a circulação apresenta-se sob todas as formas possíveis: atravessa obstáculos, liga entre si regiões distantes, texturas e níveis

As viagens na Índia no século XVI: carros de bois em que viajam as mulheres no reino de Cambaia; guarda armada de acompanhamento. (Clichê F. Quilici.)

diferentes, finalmente, todas as mercadorias circulam, as comuns e as preciosas, cujo transporte é coberto por seguros, a taxas relativamente baixas[464].

A circulação terrestre era assegurada por poderosas caravanas, as *kafilas* dos mercadores *banjaras*, protegidas por guardas armados. Essas caravanas utilizavam indiferentemente, conforme os lugares, carros de bois, búfalos, burros, dromedários, cavalos, mulas, cabras e, às vezes, carregadores. Interrompiam-se durante a estação das chuvas, deixando então o primeiro lugar aos transportes por vias fluviais e canais, transportes muito menos custosos, freqüentemente mais rápidos, mas, curiosamente, com taxas de seguro mais elevadas. Por toda parte, as caravanas eram recebidas com alegria e até as aldeias as abrigavam de boa vontade[465].

Excessivo, o termo que se impõe é *mercado nacional*: o enorme continente admite uma certa coerência, na qual a economia monetária é elemento importante, essencial. Essa coerência cria pólos de desenvolvimento, organizadores de assimetrias indispensáveis a uma circulação ativa.

Com efeito, quem não vê o papel dominador de Surat e da sua região, privilegiada em todos os domínios da vida material: comércio, indústria, exportações? O porto é a grande porta de saída e a grande porta de entrada que o comércio longínquo liga tanto ao fluxo metálico do mar Vermelho como aos distantes portos da Eu-

ropa e da Insulíndia. Outro pólo que irá crescer, Bengala, maravilha da Índia, um colossal Egito. Um capitão francês, que em 1739 subiu o Ganges até Chandernagor, não sem dificuldades, com seu barco de 600 toneladas, tem razão ao dizer do rio: "É a fonte e o centro do comércio das Índias, que por ele se faz com grande facilidade porque não se está sujeito aos inconvenientes que sucedem na costa do Coromandel[466] [...] e porque a região é fértil e extraordinariamente povoada. Além da qualidade imensa das mercadorias que lá se fabricam, fornece trigo, arroz e, em geral, tudo quanto é necessário à vida. Essa abundância atrai e atrairá em qualquer época grande número de negociantes que enviam barcos de todas as partes da Índia, do mar Vermelho até a China. Vê-se o conjunto de Nações da Europa e da Ásia tão diferentes quanto ao temperamento e aos costumes dar-se perfeitamente e também desunir-se por causa do interesse que é a única coisa que as guia"[467]. Deveríamos certamente dispor de outras descrições para restituir à geografia mercantil da Índia toda a sua densidade. Dever-se-ia falar, especialmente, do "bloco industrial" do Gujerate, o mais poderoso de todo o Extremo Oriente; de Calicut, do Ceilão, de Madrasta; depois, dos diversos mercadores estrangeiros e indianos, dispostos a arriscar suas mercadorias ou seu dinheiro na grande aventura de um frete constantemente em oferta que, salvo os holandeses, todos os navios da Europa disputam. E deveríamos também falar das trocas internas complementares (gêneros alimentícios, mas também algodão, produtos de tinturaria) por via fluvial e terrestre, comércio menos brilhante mas talvez mais importante ainda para a vida global da Índia do que a circulação externa. Pelo menos, decisivo no que se refere às estruturas do Império Mogol.

O peso do Império Mogol

O Império do Grão-Mogol, ao substituir, em 1526, o sultanato de Delhi, retomou uma organização que já se mostrara adequada e, fortalecido por essa herança e pela dinâmica recuperada, será durante muito tempo uma máquina pesada, mas eficaz.

Seu primeiro *tour de force* (a obra pioneira de Akhbar, 1556-1605) fora levar a coabitar sem grandes danos as religiões existentes, hinduísta e muçulmana. Embora esta, naturalmente, sendo a religião dos senhores, recebesse todas as honras, a ponto de os europeus, à vista das inúmeras mesquitas do Norte e do Centro da Índia, considerarem durante muito tempo o Islã como a religião geral da Índia e o hinduísmo como religião de mercadores e de camponeses, como uma espécie de idolatria em vias de desaparecer, tal como o paganismo, na Europa, diante do cristianismo. A descoberta do hinduísmo pelo pensamento europeu tardará até os últimos decênios do século XVIII, e primeiros do século XIX.

O segundo feito foi aclimatar e irradiar por quase toda a Índia uma mesma civilização inspirada na vizinha Pérsia, na sua arte, na sua literatura, na sua sensibilidade. Terá também havido fusão das culturas em confronto para acabar sendo a minoritária, a islâmica amplamente absorvida pelo povo indiano, ele próprio já tendo acolhido numerosas influências culturais[468]. O persa permanece como língua dos

senhores, dos privilegiados, das classes superiores: "Vou mandar escrever ao Rajá em persa", anuncia ao governador de Chandernagor um francês em dificuldades em Benares (19 de março de 1768)[469]. Por seu lado, a administração utilizava o hindustani, mas sua organização também era de modelo islâmico.

Na realidade, há que conferir ao sultanato de Delhi, depois ao Império Mogol, o crédito pela instauração nas províncias (*sarkars*) e nos distritos (*parganas*) de uma administração ramificada que assegurava a coleta dos impostos e das contribuições e tinha também por tarefa promover a agricultura — isto é, o prato fiscal —, desenvolver a irrigação, favorecer a difusão das culturas mais rentáveis destinadas à exportação[470]. Essa ação, apoiada às vezes por subvenções do Estado e rondas de informação, foi com freqüência eficaz.

No centro do sistema, concentrado no coração do Império a que dá vida e de que vive, situa-se a terrível força do exército. Os nobres agrupados em torno do imperador, *mansabdars* ou *omerahs*, são os quadros desse exército, 8 000 no total, em 1647. Conforme suas graduações, recrutam dezenas, centenas, milhares de mercenários[471]. Os efetivos da tropa "mantidos em serviço" em Delhi são consideráveis, impensáveis à escala da Europa: quase 200 000 cavaleiros, mais de 40 000 fuzileiros ou artilheiros. Tal como em Agra, a outra capital, quando o exército parte em campanha deixa atrás de si uma cidade deserta, onde apenas se mantém a presença dos banianes[472]. Se tentarmos calcular os efetivos globais das guarnições dispersas por todo o Império e reforçadas nas suas fronteiras, chegaremos provavelmente a um milhão de homens[473]. "Não há pequeno burgo que não tenha pelo menos dois cavaleiros e quatro peões"[474] encarregados de manter a ordem e também de observar, de espionar.

O exército é, por si só, o governo, pois as altas funções do regime cabem sobretudo a soldados. É também o principal cliente das luxuosas mercadorias estrangeiras, especialmente dos tecidos europeus que não são importados para vestuário, nessa região quente, mas para "mantas[475] e selas de cavalos, de elefantes, de camelos, que os grandes mandam bordar em ouro e em prata em relevo para coberturas de palanquins, sacos de fuzis para proteger da umidade e para a exibição de seus soldados"[476]. Essa importação de tecidos, nessa época (1724), elevava-se a 50 000 escudos por ano. Os próprios cavalos, importados da Pérsia ou da Arábia em grande número (pois não dispõe cada cavaleiro de diversas montarias?) são um luxo: seu preço exorbitante é quatro vezes, em média, o que se pratica na Inglaterra. Na Corte, antes de começarem as grandes cerimônias abertas "aos grandes e aos pequenos", um dos prazeres do imperador é mandar desfilar "diante de seus olhos um certo número dos mais belos cavalos das suas estrebarias" acompanhados por "alguns elefantes [...] com o corpo bem lavado e limpo [...] pintado de preto com exceção de duas grandes listras de pintura vermelha", ornamentados com colchas bordadas e guizos de prata[477]. O luxo em que vivem os *omerahs* é quase tão faustoso quanto o do próprio imperador. Como ele, todos possuem suas próprias oficinas de artesanato, as *karkhannas*, manufaturas cuja produção requintada lhes é reservada[478]. Como ele, têm mania de construções. Acompanham-nos grandes séquitos de lacaios e escravos e alguns deles acumulam fabulosos tesouros em moedas de ouro e pedrarias[479]. Não custa imaginar o peso que representa para a economia indiana essa aristocracia que vive seja das remunerações pagas diretamente pelo Tesouro

imperial, seja das contribuições camponesas cobradas sobre as terras que lhes são concedidas em *jagir* pelo imperador, "para manter seu estatuto".

Razões políticas e extrapolíticas da queda do Império Mogol

A enorme máquina imperial dá, no século XVIII, sinais de esgotamento e de desgaste. Para marcar o início daquilo a que se chamou a decadência mogol, só há o problema da escolha; ou 1739, com a tomada e o prodigioso saque de Delhi pelos persas; ou 1757, com a batalha de Plassey ganha pelos ingleses; ou 1761, com a segunda batalha de Panipat: os afegãos, armados com couraças medievais, triunfam sobre os mahratas, armados à moderna no momento em que estes se preparavam para reconstituir em proveito próprio o Império do Grão-Mogol. Durante muito tempo, os historiadores, sem discutirem muito, aceitaram como fim da grandeza da Índia mogol a data de 1707, ano da morte de Aurang Zeb. Segundo eles, o Império teria morrido, em suma, de morte natural, sem deixar aos estrangeiros, persas, afegãos ou ingleses, o trabalho de dar fim a seus dias.

Foi evidentemente um estranho Império baseado na ação de alguns milhares de feudais, *omerahs* ou *mansabdars* (dotados de títulos) recrutados na Índia e fora da Índia. No fim do reinado do Xá Jahan (1628-1658), eles vinham já da Pérsia, da Ásia central, ao todo de dezessete regiões diferentes. Eram tão estranhos ao país onde iriam viver como, mais tarde, os anciãos de Oxford ou de Cambridge que irão governar a Índia de Rudyard Kipling.

Duas vezes por dia, os *omerahs* visitavam o imperador. A lisonja era de regra, como em Versalhes. "O Imperador não pronunciava uma palavra que não fosse acolhida com admiração e não levasse os principais *omerahs* a erguer as mãos exclamando *karamat*, isto é, *maravilhas*."[480] Mas essas visitas eram sobretudo para eles se assegurarem de que o soberano estava vivo e de que o Império, graças a ele, continuava de pé. A menor ausência do imperador, a notícia de uma doença que o atingisse, o falso rumor da sua morte podiam desencadear de súbito a desvairada tempestade de uma guerra de sucessão. Donde o empenho de Aurang Zeb, durante os últimos anos da sua longa vida, em fazer ato de presença, mesmo quando estava fatalmente doente, em provar *coram populo* que continuava a existir e, com ele, o Império. A fraqueza desse regime autoritário era, com efeito, não ter conseguido organizar de uma vez por todas o modo de sucessão imperial. É verdade que a luta que quase sempre se estabelecia nessa ocasião não era muito grave. Em 1658, Aurang Zeb, no fim da guerra da sucessão que assinala o início sangrento do seu reinado, acaba de derrotar seu pai e seu irmão Dara Shuko. Mas a aflição entre os vencidos não é grande. "Quase todos os *omerahs* foram obrigados a vir prestar seus respeitos a Aurang Zeb [...] e, o que é quase incrível, não houve um que tivesse a coragem de vacilar nem de empreender fosse o que fosse pelo seu Rei, por aquele que os havia feito tal como eram e que os tirara do pó e talvez até da escravatura, como é muito comum nessa Corte, para os elevar à riqueza e à grandeza."[481] François Bernier, o médico francês contemporâneo de Colbert, testemunha assim que não esqueceu, a despeito da sua permanência em Delhi, sua maneira de sentir e

O Grão-Mogol parte para a caça, escoltado por uma multidão de senhores e de criados, quase todos montados em cavalos, elefantes ou camelos (com exceção de alguns peões, no fundo do quadro, à direita). (Clichê B.N.)

de pensar. Mas os grandes de Delhi seguem outra moral, seguem as lições de um mundo à parte. Que são eles, afinal? *Condottieri* como os italianos do século XV, recrutadores de soldados e de cavaleiros pagos pelos serviços que prestam. Cabe-lhes buscar os homens, armar cada qual a seu modo (donde a diversidade do armamento das tropas mogóis)[482]. Enquanto *condottieri*, estão acostumados demais à guerra para não se modificarem com seus perigos. Conduzem-na sem paixão, pensando apenas nos seus interesses. Tal como os chefes de guerra do tempo de Maquiavel, acontece-lhes prolongarem as hostilidades evitando encontros decisivos. Uma vitória visível tem seus inconvenientes: suscita invejas com respeito ao chefe afortunado. Ao passo que prolongar uma campanha, aumentar os efetivos e portanto os pagamentos e rendimentos garantidos pelo imperador, só tem vantagens, sobretudo se a guerra não é muito perigosa, se consiste em instalar, diante de uma fortaleza que será submetida pela fome, um acampamento militar de milhares de barracas, tão vasto quanto uma cidade, com centenas de lojas, de comodidades, até um certo luxo. François Bernier deixou-nos uma boa descrição dessas espantosas cidades de lona que se iam construindo e reconstruindo ao longo do percurso da viagem de Aurang Zeb para Cachemira, em 1664, e que reuniam milhares e milhares de pessoas. As barracas distribuem-se no acampamento segundo uma ordem que se repete. E os *omerahs*, tal como na Corte, fazem reverência ao soberano. "Nada é tão magnífico como ver, numa noite escura, no meio de um campo, entre todas as tendas de um exército, longas filas de tochas que levam todos os *omerahs* ao quarteirão imperial ou os trazem de volta às suas tendas..."[483]

Em suma, uma máquina impressionante, dura e, no entanto, frágil. Para que ela funcione, é preciso que haja um soberano enérgico, eficaz, o que Aurang Zeb talvez tenha sido durante a primeira parte do seu reinado, mais ou menos até 1680, ano em que esmagou a revolta do seu próprio filho Akhbar[484]. Mas é também necessário que o país não abale a ordem social, política, econômica e religiosa que é a sua. Ora, este universo contraditório não pára de se modificar. O que muda não é apenas o soberano que se tornou intolerante, desconfiado, indeciso, mais beato do que nunca; é, ao mesmo tempo que ele, o país inteiro, o próprio exército, que se abandona ao luxo e a todos os prazeres e perde, com esse regime, as suas virtudes combativas. Ainda por cima, amplia suas fileiras e alicia mais gente. Ora, o número de *jagirs* não aumenta ao mesmo ritmo e os que são concedidos são com freqüência devastados ou situados em terras áridas. A tática geral dos possuidores de *jagirs* consiste então em aproveitar qualquer oportunidade de lucro. Nesse clima de desprezo pelo bem público, alguns membros da aristocracia *vitalícia* do Mogol ocupam-se em subtrair parte da sua fortuna à restituição legal que, por sua morte, deveria ser feita ao imperador; chegam mesmo a transformar, como no Império Turco da mesma época, seus bens vitalícios em propriedades hereditárias. Outra corrupção do sistema, já em meados do século XVII: príncipes, princesas de sangue, mulheres do harém e senhores lançaram-se nos negócios, quer diretamente, quer por intermédio de mercadores que lhes servem de testas-de-ferro. O próprio Aurang Zeb possui uma frota de navios que fazem o comércio do mar Vermelho e dos portos da África.

A fortuna deixa de ser, no Império Mogol, a recompensa por serviços prestados ao Estado. Senhores das províncias, *subahs* e *nababs*, deixam de ser obedientes. Quando Aurang Zeb ataca e subjuga os Estados muçulmanos do Decan — os

reinos de Bijapur (1686) e de Golconda (1687) — encontra-se, alcançada a vitória, diante de uma ampla e brusca crise de insubordinação. Já se manifestara contra ele a hostilidade dos mahratas, pequeno e pobre povo serrano dos Gates ocidentais. O imperador não consegue deter as incursões e as pilhagens desses extraordinários cavaleiros, reforçados, aliás, por uma multidão de aventureiros e de descontentes. Não consegue nem pela força, nem pela astúcia, nem pela corrupção abater o seu chefe, Shivaji, um rústico, um "rato das montanhas". O prestígio do imperador sofre terrivelmente com isso. E particularmente quando, em janeiro de 1664, Surat é tomada e pilhada pelos mahratas, Surat, o grande e riquíssimo porto do Império Mogol, ponto de partida de todos os comércios e das viagens de peregrinos para Meca, o próprio símbolo da dominação e do poder mogóis.

Por todos esses motivos, N. M. Pearson[485] inclui, com alguma razão, o longo reinado de Aurang Zeb no próprio processo da decadência mogol. Sua tese é de que o Império, diante dessa guerra interna inédita e tenaz, revela-se infiel à sua vocação, à sua razão de ser. É possível, mas terá a tragédia da guerra sido apenas conseqüência, como ainda hoje se afirma[486], da política de Aurang Zeb depois de 1680, sob o duplo signo da suspeição sanguinária e da intolerância religiosa? Não será atribuir demais a esse "Luís XI da Índia"?[487] A reação hinduísta foi uma onda vinda das profundezas; vemos seus sinais, a guerra dos mahratas, a heresia triunfante e as lutas encarniçadas dos sikhs[488], mas suas origens não surgem claramente. Ora, elas explicariam provavelmente a deterioração profunda, inexorável da dominação mogol e de sua tentativa de fazer viver juntas duas religiões, duas civilizações — a muçulmana e a hinduísta. A civilização muçulmana, com suas instituições, seu urbanismo característico, seus monumentos que até o Decan imita, ofereceu o espetáculo visível de um sucesso bastante raro. Mas o sucesso acaba e a Índia parte-se em duas. É, aliás, essa divisão que abre caminho à conquista inglesa. Isaac Titsingh, um holandês que representou durante muito tempo a V. O. C. em Bengala, disse-o com clareza (25 de março de 1788): o único obstáculo insuperável para os ingleses seria a aliança dos muçulmanos com os príncipes mahratas; a "política inglesa está hoje inteiramente dirigida para a destruição dessa aliança"[489].

Certa é a lentidão com que a Índia mogol se dilacera. A batalha de Plassey (1757) ocorre, com efeito, cinqüenta anos depois da morte de Aurang Zeb (1707). Será esse meio século de dificuldades evidentes já um período de decadência econômica? E de decadência para quem? Efetivamente, o século XVIII é assinalado pelo aumento, em toda a Índia, dos bons negócios europeus. Mas que significado tem isso?

De fato, é difícil julgar a verdadeira situação econômica da Índia no século XVIII. Certamente houve então regiões que declinaram, outras que se mantiveram, algumas podem ter progredido. As guerras que assolam o país foram comparadas aos sofrimentos alemães da guerra dos Trinta Anos[490] (1618-1648). Comparação por comparação, nossas guerras Religiosas (1562-1598) seriam uma referência útil, porque durante essas lutas que mutilam a França a situação econômica do país foi bastante boa[491]. E é esta complacência econômica que mantém e prolonga a guerra, é ela que permite pagar as tropas estrangeiras de mercenários que protestantes e católicos recrutam sem parar. Terão as guerras da Índia vivido de idêntica cumplicidade da economia? É possível: os mahratas só organizam suas incursões com o

apoio de homens de negócios que se juntaram a seu acampamento e reúnem os víveres, as munições necessárias ao longo de itinerários escolhidos. A guerra precisa pagar a guerra.

Em suma, o problema está colocado; para o resolver, faltam indagações, curvas de preços, estatísticas... Poderei afirmar sob minha inteira responsabilidade que a Índia da segunda metade do século XVIII parece presa numa conjuntura em alta, presente de Cantão ao mar Vermelho? O fato de as companhias européias e os mercadores independentes ou os *servants* envolvidos no *country trade* fazerem bons negócios, aumentarem o número e a tonelagem dos seus navios pode significar estragos, reparações, mas foi preciso que a produção do Extremo Oriente e, especialmente, a da Índia, que ocupa sempre uma posição central, fossem atrás do movimento. E "por cada peça de pano fabricada para a Europa era preciso tecer cem para consumo interno", escreveu Holden Furber ao correr da pena[492]. Até a África da orla do oceano Índico reanimou-se então sob o impulso dos mercadores do Gujerate[493]. O pessimismo dos historiadores da Índia para com o século XVIII será apenas uma posição *a priori*?

Seja como for, quer a Índia seja aberta pelo aumento, quer pelo refluxo de sua vida econômica, ela oferece-se sem grande defesa à conquista estrangeira. Não apenas à dos ingleses: franceses, afegãos ou persas estariam de bom grado nas fileiras.

É a vida da Índia na cúpula do seu funcionamento político que se deteriora ou a vida restrita dos burgos e aldeias? Neste plano elementar, nem tudo se mantém, mas muitas coisas resistem. Pelo menos, os ingleses não se apoderaram de um país sem recursos. Mesmo depois de 1783, em Surat, cidade entretanto já em declínio, ingleses, holandeses, portugueses e franceses fazem um importante comércio[494]. Mahé, em 1787[495], atrai e drena para seus preços, mais elevados do que o dos postos ingleses, o comércio da pimenta. O tráfico francês de Índia em Índia, assegurado por nacionais estabelecidos nos escritórios e mais ainda na ilha Bourbon e na Île de France, prospera ou pelo menos se mantém. E não há francês que, procurando tarde demais fortuna nas Índias, não tenha suas soluções antibritânicas e seus planos mercantis: a Índia é sempre uma presa, uma conquista desejável.

O recuo da Índia no século XIX

Certo é o recuo generalizado da Índia no século XIX. Recuo absoluto, relativo também, na medida em que ela será incapaz de acompanhar a Revolução Industrial européia e de imitar o patrão inglês. Mas será a responsabilidade do capitalismo tão peculiar da Índia? Da estrutura econômica e social condicionante, com salários demasiado baixos? Ou da conjuntura política difícil, das guerras do século XVIII conjugadas com o avanço das usurpações da Europa e particularmente dos ingleses? Ou da evolução técnica insuficiente? Ou do golpe decisivo desferido, mas tardiamente, como na Rússia, pela revolução maquinista da Europa?

O capitalismo indiano teve, evidentemente, suas deficiências. Mas ele faz parte de um sistema que, apesar de tudo, não funciona tão mal assim, embora a Índia seja um corpo desproporcionado, uma dezena de vezes a França, uma vintena de

vezes a Inglaterra. Esse corpo, esse mercado nacional que a geografia divide contra si mesmo precisa, para viver (o corpo) ou funcionar (o mercado) de uma certa quantidade de metais preciosos. Ora, o sistema econômico-sócio-político da Índia, por mais duro e mesmo perverso que seja, condena-a, como vimos, à necessária fluidez e à eficácia da economia monetária. A Índia não dispõe de metais preciosos, mas importa-os em quantidade suficiente para que, desde o século XIV, as contribuições camponesas, na zona central, tenham sido cobradas em moeda. Quem fez melhor no mundo da época, incluindo a Europa? E, como a economia monetária só funciona sob condição de dispor reservatórios, de acumular, de abrir comportas, de criar, antes das colheitas ou dos pagamentos, dinheiro *artificial*, de organizar as transações do mercado e do crédito; como não há economia *amplamente* monetária sem mercadores, negociantes, armadores, seguradores, corretores, intermediários, lojistas, mercadores ambulantes — é claro que essa hierarquia mercantil existe e desempenha seu papel na Índia.

É nisso que um certo capitalismo faz parte do sistema mogol. Nos pontos de passagem obrigatória, negociantes e banqueiros detêm os lugares-chave da acumulação e do relançamento do capital. Embora falte à Índia, tal como ao Islã, a continuidade das grandes famílias fundiárias, que no Ocidente acumulam, juntamente com a riqueza, um capital de influência e de poder, o sistema das castas, pelo contrário, favorece e estabiliza o processo de acumulação mercantil e bancária, obstinadamente prosseguido de geração em geração. Algumas famílias alcançam fortunas excepcionais, comparáveis às dos Fugger ou dos Medici. Em Surat, há negociantes que possuem frotas inteiras. Conhecemos até mesmo centenas e centenas de mercadores importantes filiados a castas de banianes. E do mesmo modo mercadores muçulmanos opulentos ou riquíssimos. No século XVIII, os banqueiros parecem estar no auge de sua riqueza. Serão levados, como acredito, talvez sob influência da história européia, pela evolução lógica de uma vida econômica que tende a criar, no termo do processo, as altas instâncias da atividade bancária? Ou, como sugere T. Raychaudhuri, serão esses homens de negócios lançados nas finanças (coleta de impostos, banco e usura) porque a concorrência européia cada vez mais os tira da vida marítima e do comércio longínquo?[496] Os dois movimentos puderam combinar-se para assegurar a fortuna dos Jagatseths, que, honrados com um título suntuoso (*banqueiros mundiais*), adotaram-no em 1715, em substituição a seus antigos patronímicos.

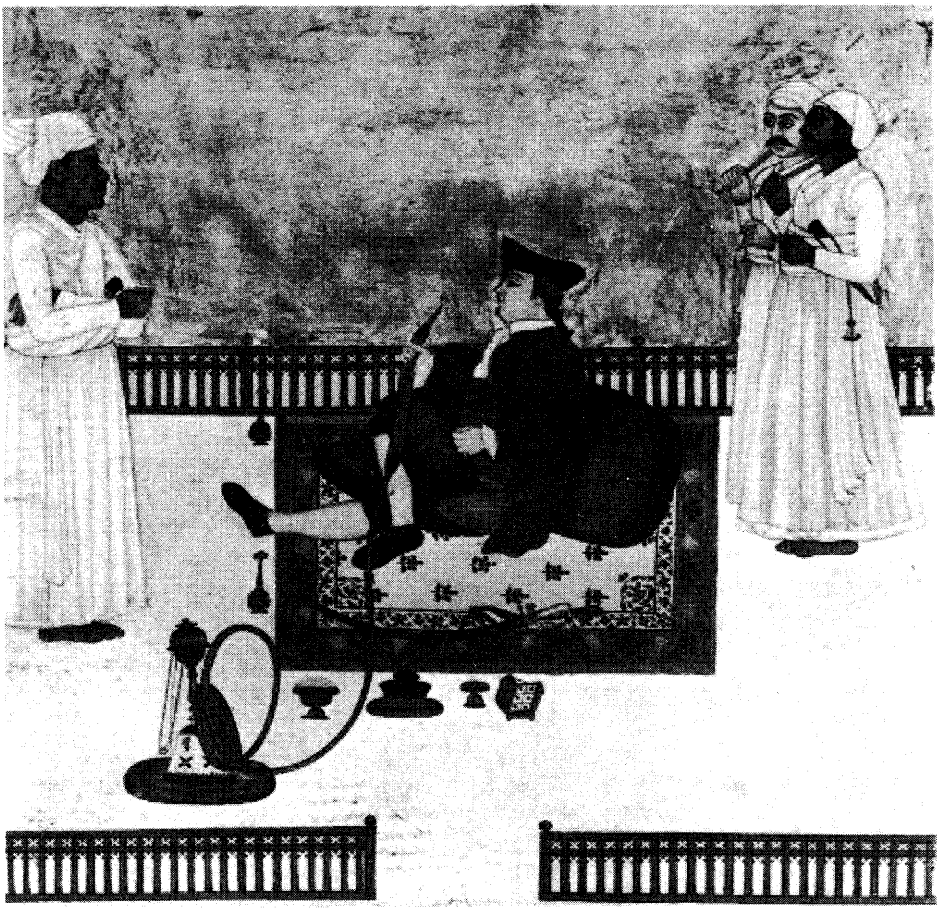
Conhecemos bastante bem essa família originária do Estado de Jaipur, pertencente a um ramo da casta dos Marwari. Sua fortuna tornou-se enorme depois de sua instalação em Bengala, onde os vemos praticar a coleta dos impostos para o Grão-Mogol, o empréstimo usurário, os adiantamentos bancários, ocupar-se da Casa da Moeda de Murshidabad. A se acreditar em alguns contemporâneos seus, eles fariam fortuna apenas fixando a cotação das rupias em relação às moedas antigas. Cambistas, remetem para Delhi somas enormes através de letras de câmbio, em benefício do Grão-Mogol. Por ocasião da tomada de Murshidabad por um destacamento de cavalaria mahrata, perdem, de uma só vez, 20 milhões de rupias, mas seus negócios continuam como se nada tivesse acontecido... Acrescente-se que os Jagatseths não são os únicos. São conhecidos muitos outros homens de negócios que, perto deles, não fazem má figura[497]. Esses capitalistas de Bengala irão se arrui-

nando progressivamente, é verdade, a partir do fim do século XVIII, mas por vontade inglesa, não por incapacidade sua[498]. Na costa oeste da Índia, em contrapartida, vemos em Bombaim, durante a primeira metade do século XIX, um grupo de riquíssimos parses e gudjerati, muçulmanos e hindus, que prosperam em todas as atividades mercantis e bancárias, na construção naval, no frete, no comércio com a China e mesmo em certas indústrias. Um dos mais ricos, o parse J. Jeejeebhoy, tinha em depósito 30 milhões de rupias num banco inglês da cidade[499]. Em Bombaim, como era indispensável aos ingleses a colaboração e a organização das redes de negócios indígenas, o capitalismo indiano não teve dificuldade em provar sua capacidade de adaptação.

Quer dizer que ele sempre levou a melhor na Índia? Certamente não porque os mercadores e banqueiros não estavam sós. Havia, acima deles, antes das exigências da dominação inglesa, os Estados despóticos da Índia, e não só o do Grão-Mogol: a riqueza das grandes famílias de mercadores designava-as às exações dos poderosos. Viviam no perpétuo temor da espoliação e da tortura[500]. Assim, por mais vivo que seja o movimento do dinheiro que é a alma do capitalismo mercantil e da economia indiana, faltam no mundo dos banianes as liberdades, a segurança, as cumplicidades da política que, no Ocidente, favoreceram o desenvolvimento capitalista. Mas daí a tachar o capitalismo indiano de impotente, como por vezes se fez, vai um longo caminho. A Índia não é a China, onde o capitalismo em si, a acumulação, é cientemente entravado pelo Estado. Na Índia, os mercadores riquíssimos, mesmo que estejam expostos às extorsões, são numerosos e se mantêm. A poderosa solidariedade da casta envolve e garante a fortuna do grupo, assegura-lhe as cumplicidades comerciais da Insulíndia a Moscou.

Não acusarei, portanto, o capitalismo dos atrasos da Índia, que por certo se devem, como sempre, a razões ao mesmo tempo internas e externas.

Entre as internas, talvez, se deva colocar em primeiro lugar os salários baixos. É um truísmo falar da defasagem dos salários indianos relativamente aos da Europa. Em 1736, para os diretores da *East India Company*, os salários dos operários franceses (sabemos que estão longe da remuneração da mão-de-obra inglesa) seriam seis vezes superiores aos da Índia[501]. Chaudhuri não erra, porém, ao achar um tanto misterioso esse pagamento miserável a operários altamente qualificados a quem o contexto social deixa, ao que parece, uma liberdade e meios de defesa suficientes. Mas o baixo nível dos salários não será uma característica estrutural desde sempre inscrita no sistema econômico geral da Índia? Quero dizer: não é ele a condição *sine qua non* do fluxo de metais preciosos para a Índia, fluxo muito antigo instaurado desde o tempo de Roma? Não explica ele, melhor ainda do que o gosto desenfreado do imperador e dos privilegiados pelo entesouramento, essa espécie de apelo ciclônico que atrai os metais preciosos de oeste para leste? As moedas de ouro e de prata, quando chegam à Índia, valorizam-se automaticamente na medida do preço baixíssimo do trabalho dos homens, o qual implica forçosamente a barateza dos víveres e mesmo a relativa barateza das especiarias. Daí resulta, como um ricochete, o poder de penetração, nos mercados do Ocidente, das suas matérias-primas, mais ainda dos seus tecidos de algodão e sedas: relativamente à produção inglesa, francesa ou holandesa, elas são favorecidas por sua qualidade, sua beleza, mas tam-



Empregado da East India Company convertido aos prazeres do ópio e da dolce vita. *Pintura indiana por Dip Chand (fim do século XVIII). Victoria and Albert Museum. (Clichê do museu.)*

bém uma diferença de preço análoga à que hoje lança nos mercados de todo o mundo os têxteis de Hong-Kong ou da Coréia.

O trabalho de um "proletariado externo" é o próprio fundamento do comércio da Europa com a Índia. Ao defender o princípio das exportações de metal precioso, Thomas Man, em 1684, dá um argumento peremptório: as mercadorias indianas que a Companhia das Índias comprou por 840 000 libras foram vendidas em toda a Europa por 4 milhões; acabam por corresponder a entradas de moeda na Grã-Bretanha[502]. A partir de meados do século XVII, as importações de tecidos de algodão vão para primeiro lugar e aumentam rapidamente. Em 1785-1786, no decurso de um único ano, a Companhia inglesa vendeu, só na cidade de Copenhague, 900 000 peças de tecidos indianos[503]. Mas não terá K. N. Chaudhuri razão ao concluir, a partir deste fato, que não podia haver qualquer incitação a uma pesquisa técnica que aumentasse a produtividade do trabalho num país onde os artesãos são aos

milhões e onde todo o mundo vai buscar produtos? Correndo tudo bem, tudo podia manter-se na mesma. Para começar, a Inglaterra, durante a maior parte do século XVIII, fechou as fronteiras aos têxteis da Índia que reexportava para a América e para a Europa. A seguir, procurou apoderar-se de um mercado tão copioso. Só o conseguiria graças a uma economia drástica de mão-de-obra. Terá sido por acaso que a revolução da máquina começou pela indústria do algodão?

Chegamos, aqui à segunda explicação, já não interna, mas externa, para o atraso da Índia. Esta segunda explicação é, em uma palavra, a Inglaterra. Não basta dizer: os ingleses apoderaram-se da Índia e de seus recursos. A Índia foi para eles um instrumento graças ao qual tomaram um espaço mais amplo do que ela para dominar a super-economia-mundo asiática, e é nesse quadro ampliado que cedo se vê como as estruturas e equilíbrios internos da Índia foram deformados e infletidos para responderem a objetivos que lhe eram estranhos. Também como, nesse processo, ela acabou sendo, no século XIX, "desindustrializada", reduzida ao papel de um grande produtor de matérias-primas.

De qualquer maneira, a Índia do século XVIII não está em vias de dar à luz um capitalismo industrial revolucionário. Dentro de seus próprios limites, ela respira e age com naturalidade, com força, com sucesso; dispõe de uma agricultura tradicional, mas rica e de alto rendimento; de uma indústria de tipo antigo, mas extremamente viva e eficaz (até 1810, o aço indiano é de qualidade superior ao inglês, só sendo superado pelo sueco)[504]; é atravessada por uma economia de mercado há muito atuante; dispõe de círculos mercantis numerosos, eficazes. Enfim, seu poder comercial e industrial se baseia, como seria de esperar, no vigoroso comércio longínquo: ela se banha num espaço econômico maior do que ela própria.

Mas não domina esse espaço. Já assinalei sua passividade relativamente ao mundo que a envolve e de que depende a porção mais intensa de suas trocas. Ora, é do exterior, por uma apropriação das vias do *country trade* asiático, que a Índia, pouco a pouco, foi empobrecida, destronada. A intervenção da Europa, que de início se traduziu por uma fustigada em suas exportações, acabou por se virar contra ela. Para cúmulo da ironia, é realmente a força maciça da Índia que será utilizada para consumar sua autodestruição, para forçar, a partir de 1760, em proveito da Inglaterra, as portas mal abertas da China, graças ao algodão e ao ópio. E a Índia sofrerá o contragolpe desse aumento de força da Inglaterra.

A Índia e a China presas numa super-economia-mundo

Ao final dessas explicações, eis-nos de volta ao problema colocado inicialmente: a vida conjunta do Extremo Oriente inscrita, a partir de 1400, numa super-economia-mundo, vastíssima, grandiosa, mas frágil. Essa fragilidade foi sem dúvida um dos grandes elementos da história universal. Com efeito, o Extremo Oriente, suficientemente organizado para ser penetrado com relativa facilidade, insuficientemente organizado para se defender, chama o invasor. A intrusão dos europeus não é, portanto, de sua exclusiva responsabilidade. Aliás, segue-se a muitas outras intrusões, quanto mais não fosse as do Islã.

O encontro, o ponto de confluência lógica no centro dessa super-economia-mundo é, e só pode ser, a Insulíndia. A geografia situa-a na orla da Ásia, a meio caminho entre a China e o Japão por um lado, entre a Índia e os países do oceano Índico por outro. Todavia, caberá à história aceitar ou não as possibilidades criadas pela geografia e, na rejeição ou na aceitação, terá havido inúmeras nuances, conforme o comportamento dos dois gigantes do Extremo Oriente: a Índia e a China. Quando ambos estão prósperos, senhores do seu corpo, quando agem simultaneamente no cenário externo, o centro de gravidade do Extremo Oriente tem algumas possibilidades de se situar e até de se fixar, por um período mais ou menos longo, ao nível da península de Malaca, das ilhas de Sumatra ou Java. Mas esses gigantes despertaram lentamente e sempre agiram lentamente.

Foi por volta do início da era cristã, portanto tardiamente, que a Índia reconheceu e animou o universo da Insulíndia. Seus marinheiros, seus mercadores e os seus apóstolos exploraram, esclareceram, evangelizaram o arquipélago, propuseram-lhe com sucesso formas superiores de vida política, religiosa, econômica. O arquipélago foi então "hinduizado".

No meio destas ilhas, o monstro chinês chega com enorme atraso, somente lá pelo século V. E não irá impor aos Estados e às cidades já hinduizados a marca da sua civilização, que poderia ter triunfado aqui tal como triunfara ou iria triunfar no Japão, na Coréia ou no Vietnam. A presença chinesa ficará circunscrita aos domínios econômico e político; por várias vezes, a China irá impor aos Estados da Insulíndia protetorados, tutelas, o envio de embaixadas de vassalagem, mas, no essencial, quanto ao estilo de vida, esses Estados manter-se-ão durante muito tempo fiéis a si próprios e aos seus primeiros senhores. Para eles, a Índia pesa mais do que a China.

A expansão hinduísta, depois a expansão chinesa corresponderam provavelmente a impulsos econômicos que as provocaram e sustentaram e cuja cronologia deveríamos conhecer melhor, revelando suas origens e forças vivas. Embora pouco competente nesses domínios mal abertos aos historiadores não especialistas, imagino que a Índia, no tempo da sua expansão para leste, pode ter repercutido os choques que lhe eram transmitidos pelo oeste longínquo, isto é, pelo Mediterrâneo. Será a antiqüíssima geminação Europa-Índia, criativa em todos os planos, uma das características importantes da estrutura da história antiga do mundo? Para a China, o problema coloca-se de outro modo, como se ela atingisse na Insulíndia um limite extremo que não ultrapassa. A porta ou a barreira que é a Insulíndia sempre foi mais bem transposta de oeste para leste e para norte do que no sentido inverno.

Seja como for, essas expansões, a indiana primeiro, depois a chinesa, fizeram da Insulíndia, se não um pólo dominante, pelo menos uma movimentada encruzilhada. Os sucessivos desenvolvimentos dessa encruzilhada chamaram-se reino de Crivijaya (séculos VII-XIII), centrado no Sudeste de Sumatra e na cidade de Palembang; depois, Império de Mojopahit (séculos XIII-XV) centrado, por sua vez, na ilha rica em arroz de Java. Uma após a outra, essas duas formações políticas apoderaram-se dos eixos principais da circulação marítima, especialmente a importantíssima rota do estreito de Malaca. Os reinos assim constituídos foram importantes tentativas talassocráticas, ambas com certa duração: o primeiro, cinco ou seis séculos, o segundo três ou quatro. Poderíamos já falar, a seu respeito, de

uma economia insulindiana, ou mesmo de uma super-economia-mundo do Extremo Oriente.

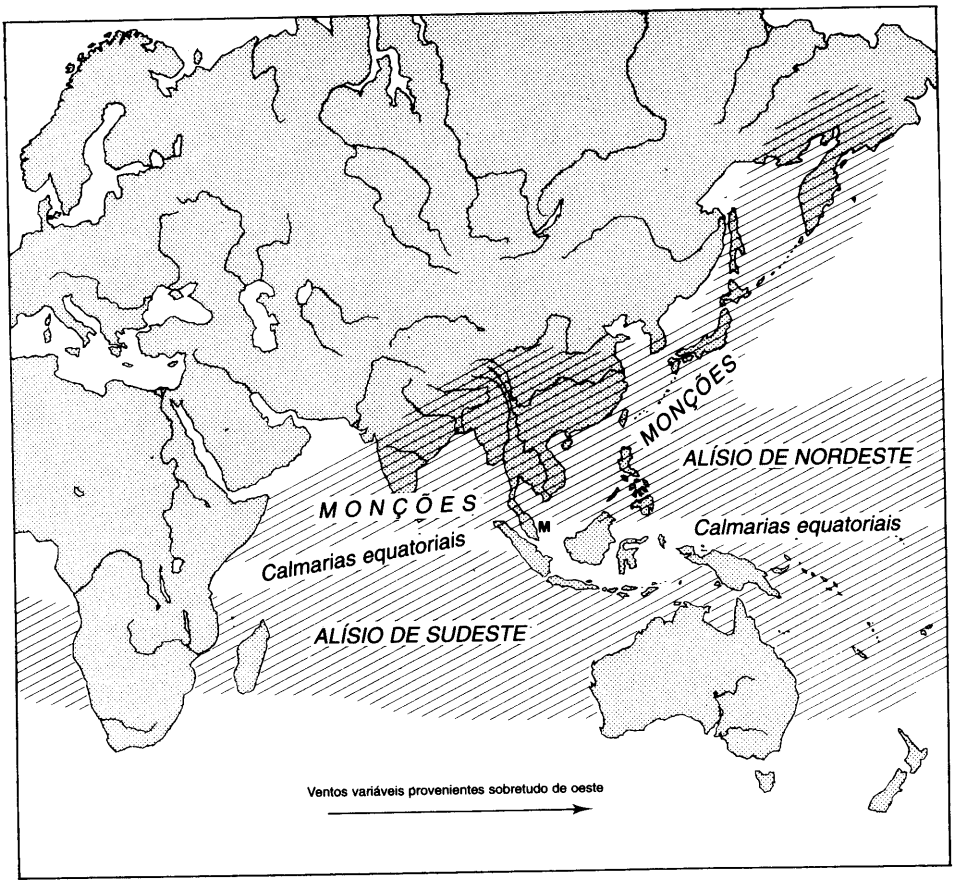
Provavelmentre, só houve super-economia-mundo centrada na Insulíndia a partir da grandeza de Malaca, quer a partir de 1403, data da sua fundação, quer a partir de 1409, data da sua emergência, até a tomada por Afonso de Albuquerque, em 10 de agosto de 1511[505]. É esse brusco mas depois secular sucesso que convém examinar mais de perto.

As primeiras glórias de Malaca

A geografia desempenhou seu papel em Malaca[506]. No estreito que tem seu nome, a cidade ocupa uma posição vantajosa, ao longo do "canal" marítimo que põe em comunicação as águas do oceano Índico e as dos mares costeiros do Pacífico. A pequena península malaia (que hoje boas estradas permitem atravessar rapidamente, até de bicicleta) era outrora cortada, à altura do istmo de Kra, por simples caminhos de terra. Mas interpunham-se florestas cheias de animais ferozes. A circunavegação da península, uma vez realizada, reforçou a importância do estreito de Malaca[507].

Construída numa ligeira elevação acima de um solo "mole" e "lamacento" ("basta um golpe de enxada para encontrar água")[508], Malaca, cortada em dois por um rio de águas límpidas onde os barcos podem acostar, é mais um ancoradouro e um abrigo do que um verdadeiro porto: os grandes juncos lançam âncora em frente à cidade, entre duas pequenas ilhas batizadas pelos portugueses de *Ilha da Pedra* e *Ilha das Naus*, sendo esta última "do tamanho da praça de Amsterdam onde fica a câmara"[509]. Todavia, como diz um outro viajante, "pode-se aportar em Malaca em qualquer época do ano, vantagem que não têm os portos de Goa, de Cochim [ou] de Surat..."[510]. Os únicos obstáculos são as correntes da maré no estreito: geralmente ela "sobe a Leste e desce a Oeste"[511]. Como se tais vantagens não bastassem, Malaca (ver o desenho da página ao lado) não somente junta dois oceanos como se situa no ponto de encontro de duas zonas de circulação atmosférica: a das monções do oceano Índico, a oeste, e a dos alísios, a sul e a leste. Para cúmulo da sorte, a estreita faixa das calmarias equatoriais que lentamente se desloca ora para norte, ora para sul, com o movimento do sol, mantém-se bastante tempo na própria região de Malaca (latitude 2°30' norte), dando sucessivamente aos barcos passagem livre para a monção e para o alísio. "É uma das regiões mais favorecidas pela natureza, que faz reinar nela uma primavera permanente", excalama Sonnerat[512].

Mas na Insulíndia havia outros lugares privilegiados, como o estreito de Sonda. A boa estrela de Crivijaya e do Majopahit[513] prova que o mesmo controle podia ser exercido a partir das costas leste de Sumatra e até, mais a leste, a partir de Java. Aliás, em janeiro de 1522, os navios da expedição de Magalhães, depois da morte do seu chefe nas Filipinas, atravessaram, no caminho de volta, as ilhas da Sonda na altura de Timor para atingirem, ao sul, as zonas dos alísios do sudeste. Foi por rota análoga que Drake, em 1580, durante sua volta ao mundo, chegou à vertente meridional da Insulíndia.



48. O PRIVILÉGIO DE MALACA

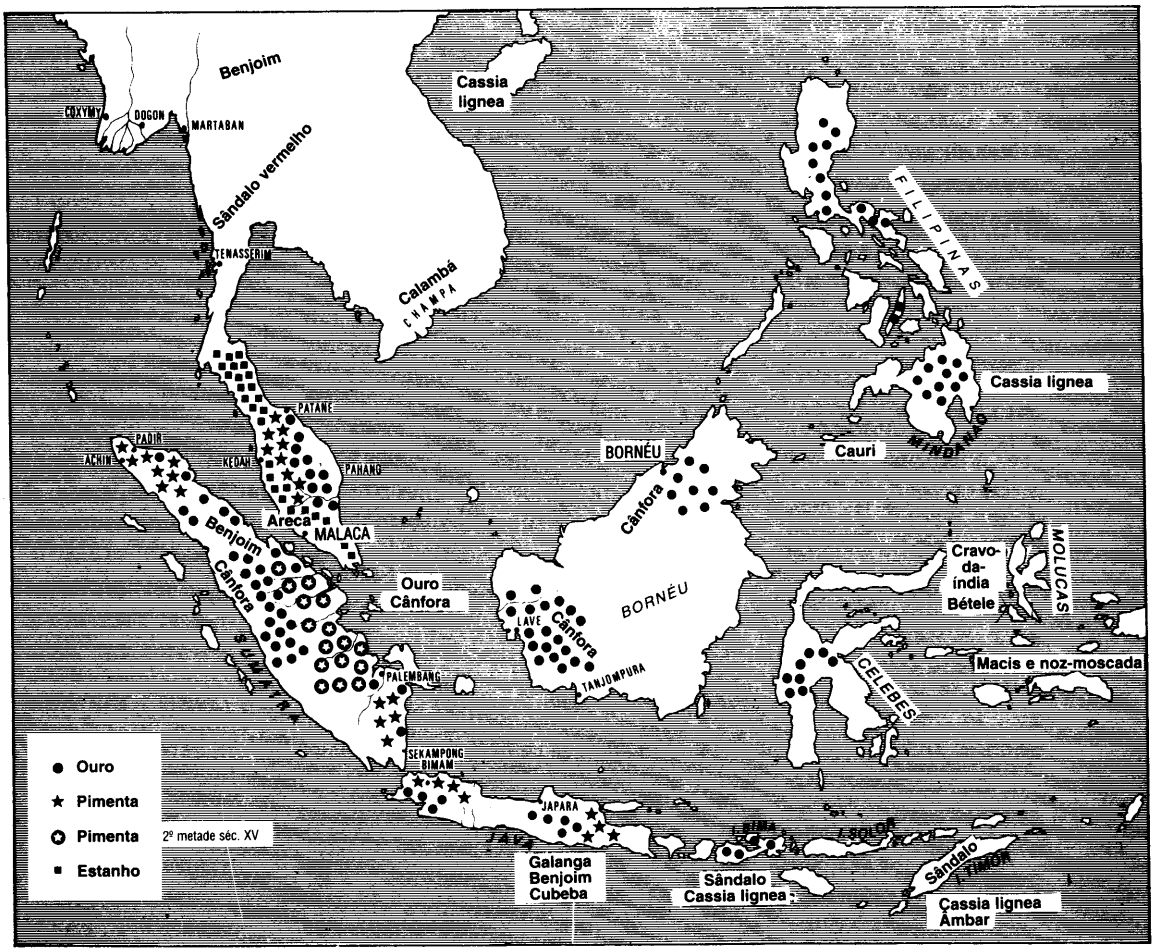
A zona das calmarias equatoriais sobe para norte, depois desce para sul, seguindo o movimento do sol. Malaca serve portanto de traço de união ou de corredor entre monções e alísios, do nordeste e do sudeste. (Segundo o Atlas *de Vidal de la Blache, p. 56)*

De qualquer maneira, se a ascensão de Malaca se explica geograficamente, a história muito acrescentou, tanto no plano local como no plano geral da economia asiática. Assim, a cidade nova conseguiu atrair e colocar de algum modo sob tutela os marinheiros malaios das costas vizinhas, desde sempre cabotadores, pescadores, mais ainda piratas. Libertou assim o estreito dess[illegible]s salteadores ao mesmo tempo que obteve os pequenos veleiros de carga, a mão-de-obra, as tripulações e mesmo as frotas de guerra de que necessitava. Quanto aos grandes juncos indispensáveis ao comércio longínquo, encontrou-os em Java e no Pegu. Foi lá, por exemplo, que o sultão de Malaca (interessadíssimo nos tráficos da sua cidade, nos quais tinha ampla participação) comprou os navios com que organizou, por sua própria conta, uma viagem a Meca.

O rápido desenvolvimento da cidade logo se coloca como um problema em si. Como viver? Encostada a uma península montanhosa e florestal, rica em minas de estanho mas desprovida de culturas de víveres, Malaca só tinha como recurso alimentar os produtos de sua pesca costeira. Dependia então do Sião e de Java, produtores e vendedores de arroz. Ora, o Sião é um Estado agressivo e perigoso e Java continua carregando nos ombros o imperialismo envelhecido mas ainda não abolido do Majopahit. Tanto um como outro desses Estados poderiam tragar a pequena cidade nascida de um acaso, de um incidente da política local se Malaca, em 1409, não se tivesse colocado sob vassalagem chinesa. A proteção da China será eficaz até os anos 1430 e, durante esse lapso de tempo, o Majopahit se dissolverá, deixando a Malaca possibilidades de vida.

A sorte excepcional da cidade nasceu também de uma conjuntura decisiva: o encontro entre a China e a Índia. Uma China que, ao longo de um terço de século, realizou uma espantosa expansão dos seus marinheiros para a Insulíndia e para o oceano Índico; uma Índia cujo papel foi ainda maior e mais precoce. O século XIV estava na realidade chegando ao fim quando se deu, sob o impulso da Índia muçulmana do sultanato de Delhi, um avanço de mercadores e transportadores indianos, originários de Bengala, do Coromandel e do Gujerate, acompanhado por um ativo proselitismo religioso. A implantação do Islã, que os navegadores árabes não tinham conseguido, nem sequer tentado, no século VIII, efetua-se séculos mais tarde, a favor das trocas comerciais com a Índia[514]. As cidades litorais recebem o Islã, uma depois da outra. Para Malaca, que se converteu em 1414, é a oportunidade máxima: negócios e proselitismo caminham lado a lado. Ainda por cima, se o Majopahit se dissolve pouco depois e deixa de ser um perigo, é precisamente porque as cidades costeiras passam para o Islã ao passo que o interior de Java e das outras ilhas se mantém fiel ao hinduísmo. A expansão da ordem muçulmana, com efeito, só atingiu um terço ou um quarto da população. Algumas ilhas continuam lhe sendo estranhas, como Bali, museu maravilhoso do hinduísmo, ainda hoje. E nas longínquas Molucas, a conversão se fará mal; os portugueses lá descobrirão espantados muçulmanos de nome, nada hostis ao cristianismo.

Mas a crescente grandeza de Malaca deriva diretamente da expansão do comércio indiano. E compreende-se: os mercadores da Índia levaram, tanto para Sumatra como para Java, o pimenteiro, dádiva importante. E por toda parte, a partir dos pontos por onde passam os tráficos de Malaca, uma economia de mercado substitui aquilo que era, até então, uma vida ainda primitiva, sob o signo da autossubsistência. Diz um cronista português, falando do passado dos habitantes das Molucas: "Pouco cuidavam de semear e plantar; viviam como nas primeiras eras [da humanidade]. De manhã, tiravam do mar e da floresta alimento para o dia inteiro. Vivendo da rapina, não tiravam qualquer proveito do cravo e não havia ninguém para o comprar."[515] Quando as Molucas foram integradas nas redes mercantis, constituíram-se plantações e estabeleceram-se relações regulares entre Malaca e as ilhas das especiarias. Um mercador *keling* (isto é, um mercador hindu do Coromandel), Nina Suria Deva, enviava todos os anos oito juncos às Molucas (cravo) e às ilhas Banda (noz-moscada). Essas ilhas, invadidas por monoculturas, passaram então a viver exclusivamente do arroz que lhes levavam os juncos de Java, que, aliás, iam até as ilhas Marianas, no coração do Pacífico.



49. A INSULÍNDIA OFERECE SUAS RIQUEZAS AOS EUROPEUS

Os portugueses centrados em Malaca fizeram rapidamente o inventário das riquezas do arquipélago. Acima de tudo pimenta, especiarias finas e ouro. Este primeiro impacto da Europa foi suficientemente forte para suscitar depois de 1550, particularmente para a pimenta, novas culturas e novos mercados. O mesmo fenômeno na Índia, na costa de Malabar. Segundo o mapa de V. Magalhães Godinho, op. cit.

A invasão islâmica foi, portanto, organizadora. Constituíram-se "sultanatos" em Malaca, mas também em Tidore, em Ternate, mais tarde em Macassar. O mais curioso é a instalação, necessária ao comércio, de uma *língua franca* que deriva da língua malaia, comumente falada na metrópole mercantil de Malaca. Em toda a Insulíndia e nos seus "Mediterrâneos", diz um cronista português, "as línguas são tão numerosas que os próprios vizinhos não se entendem, por assim dizer, uns com os outros. Valem-se hoje da língua malaia, que a maior parte das pessoas fala, servindo-se dela, em todas as ilhas, como do latim na Europa". Verificar-se-á sem sur-

presa que as 450 palavras do vocabulário das Molucas que a expedição de Magalhães trará para a Europa são palavras malaias[516].

A extensão da *língua franca* é um teste da força de expansão de Malaca. Isso não impede que essa tenha sido criada de fora, como o foi a fortuna de Antuérpia no século XVI. Com efeito, a cidade oferece suas casas, praças, armazéns, instituições protetoras, seu preciosíssimo código de leis marítimas, mas são navios, mercadorias e mercadores estrangeiros que alimentam suas trocas. Entre esses estrangeiros, os mais numerosos são os mercadores muçulmanos de Gujerate e de Calicut (um milhar de gudjerati, segundo Tomé Pires, "mais 4 000 ou 5 000 marinheiros que vão e vêm"); grupo importante também, os mercadores hindus do Coromandel, os *keling*, que têm até mesmo um bairro próprio, *Campon Queling*[517]. A superioridade dos gujerates reside em estarem tão solidamente implantados em Sumatra e em Java como em Malaca e em controlarem o essencial das reexportações de especiarias e de pimenta para o Mediterrâneo. Cambaia (outro nome do Gujerate) só conseguia viver, dizia-se, estendendo um braço para Áden e outro para Malaca[518]. Uma vez mais se revela a superioridade latente da Índia, muito mais aberta do que a China às relações exteriores, ligada às redes comerciais do Islã e do Oriente Próximo mediterrânico. Tanto mais que a China, depois de 1430, por razões que, a despeito da imaginação dos historiadores, não nos são claras, renunciou para sempre às expedições para longe. Além disso, interessa-se moderadamente pelas especiarias, que consome em pequena quantidade, com exceção da pimenta que vai buscar em Bantam, muitas vezes sem passar pela escala de Malaca.

A conquista de Malaca, realizada pela pequena frota portuguesa de Albuquerque (a bordo 1 400 homens, dos quais 600 malabares)[519], foi teleguiada pela prosperidade e pela reputação da cidade, "então a mais famosa do mercado da Índia"[520]. Uma conquista brutal: uma vez vencida a ponte sobre o rio, a cidade tomada de assalto ficou entregue ao saque durante nove dias. Todavia, a grandeza de Malaca não termina bruscamente nessa jornada fatal de 10 de agosto de 1511. Albuquerque, que permaneceu na cidade conquistada até janeiro de 1512, soube organizá-la; construiu uma fortaleza imponente e, embora se tenha apresentado do Sião até as "ilhas de Espécie" como inimigo dos muçulmanos, proclamou-se também amigo dos gentios, dos pagãos e, na realidade, de todos os mercadores. Depois da ocupação, a política portuguesa mostrou-se tolerante, acolhedora. Mesmo Filipe II, enquanto rei de Portugal e senhor das Índias orientais depois de 1580, preconizava para o Extremo Oriente uma atenta tolerância religiosa. Não, dizia ele, não precisamos converter à força: "Não é este o modo que se deve ter uma conversão"[521]. Na Malaca lusitana erguiam-se tanto um bazar chinês como uma mesquita; a igreja de São Paulo dos Jesuítas dominava é verdade, a fortaleza, e do seu adro avistava-se o mar no horizonte. Como diz, com razão, Luís Filipe F. R. Thomas, "a conquista de Malaca, em agosto de 1511, abriu aos portugueses as portas dos mares da Insulíndia e do Extremo Oriente; apoderando-se dela, os vencedores obtêm não apenas o domínio de uma cidade rica mas também o controle de um complexo de vias comerciais que se cruzam em Malaca e de que a cidade era a chave"[522]. No conjunto, a despeito de algumas rupturas, eles mantiveram essas ligações. Algumas até mesmo se ampliaram, quando os portugueses, em 1555, para compensar a conjuntura difícil de meados do século XVI, se instalaram em Macau, em frente a Can-

tão, e abriram caminho até o Japão. Malaca foi então nas suas mãos, o posto central das ligações entre o Pacífico, a Índia e a Europa, como mais tarde Batávia nas mãos dos holandeses.

Antes de começarem as dificuldades que a chegada dos holandeses levou para a Ásia portuguesa, o lusitano passou tempos tranqüilos, prósperos, de que aproveitaram o rei de Lisboa, em Portugal, os revendedores de pimenta da Europa, mas também os portugueses aventureiros no Oriente que tiveram às vezes, se não sempre, a mentalidade semifeudal dos conquistadores espanhóis da América. É certo que houve ataques turcos, mas intermitentes, pouco eficazes. No geral, os portugueses aproveitaram a paz. Mas "viajando sem obstáculos nesses mares, desprezavam então toda espécie de precauções em sua defesa"[523]. É assim que, em 1592, quando os dois navios ingleses de Lancaster surgem pela mesma rota de Vasco da Gama, eles não têm a menor dificuldade em se apoderar dos barcos portugueses que encontram. E em breve tudo irá mudar: os europeus irão levar para as Índias as suas guerras e rivalidades da Europa, e Malaca, cidade portuguesa, perderá sua longa supremacia. Os holandeses tomaram-na em 1641, relegando-a imediatamente a um papel subalterno.

As novas centragens do Extremo Oriente

Já antes da tomada de Malaca, Batávia tornou-se o centro dos tráficos do Extremo Oriente. Ela os comanda, organiza-os. Fundada em 1619, está no seu apogeu, em 1638, quando o Japão se fecha aos portugueses, mantendo-se aberto aos navios da V. O. C. A sede da realeza mercantil — ao mesmo tempo que o controle das redes essenciais do *country trade* — ficava assim na Insulíndia e lá permanecerá enquanto durar a supremacia hábil, vigilante e autoritária da Companhia holandesa das Índias Orientais, isto é, mais de um século, a despeito das muitas transformações e dificuldades. Assim, no princípio do ano de 1662, os holandeses foram expulsos da ilha Formosa, onde se tinham instalado, em frente à China e a meio caminho do Japão, em 1634, data da construção do forte do Castel Zelandia[524]. O longo reinado da Batávia, de que já falamos, terá pois coincidido, *grosso modo*, com a longa crise do século XVII que, de 1650 a 1750 (datas aproximadas), se revela com força em toda a economia-mundo européia (incluindo o Novo Mundo). Mas provavelmente não no Extremo Oriente, uma vez que o século XVII é, em toda a Índia, um século de prosperidade, de crescimento demográfico e econômico. Talvez tenha contado para isso, entre outros elementos, o fato de a Holanda ser na crise européia a economia protegida por excelência, aquela para a qual vai, como vimos, a melhor parte dos negócios que subsistem.

De qualquer maneira, Batávia, cidade nova, é o sinal evidente da supremacia holandesa. A Câmara Municipal, construída em 1652, marca, com seus dois andares, o centro da cidade — uma cidade cortada por canais, atravessada por suas ruas perpendiculares, rodeada por muralhas fortificadas com vinte e dois bastiões e quatro portas. Para lá confluem todos os povos da Ásia, da distante Europa, do oceano Índico. Fora das muralhas, os bairros dos javaneses, dos amboínos; e vivendas no

Macau no princípio do século XVII, por Théodore de Bry. A cidade, ocupada pelos holandeses em 1557, servia de ponto de partida aos mercadores que comerciavam com a China. (Clichê B.N.)

campo; mas sobretudo arrozais, campos de cana-de-açúcar, canais e, ao longo de um rio retificado, moinhos "de cereal, de serraria, de papel ou de pólvora" ou de açúcar, mais telhas, tijolos... No interior da cidade, tudo é ordem, asseio, limpeza: os mercados, os armazéns, os entrepostos, os açougues, a peixaria, o corpo de guarda e a *Spinhuis*, a casa onde as moças perdidas são condenadas a se consumir. É inútil repetir o quanto a sociedade colonial holandesa é rica, voluptuosa, indolente. A riqueza, a volúpia que encontramos em Goa em 1595, que encontramos em Batávia já antes da viagem do cirurgião Graaf, que lá chega em 1668, que encontraremos idênticas em Calcutá, é o indicador seguro de um sucesso esplendoroso[525].

Contudo, com o início do século XVIII, o enorme aparelho holandês começa a se desarranjar. O fato tem sido atribuído às vezes às fraudes e à crescente indelicadeza dos agentes da Companhia. Mas os *servants* da Companhia inglesa, neste ponto, ultrapassam os holandeses, o que não impedirá, antes pelo contrário, que a *East India Company* passe a ocupar o primeiro lugar, por volta dos anos

1760. Terá sido, como seria tentador afirmar, porque a inversão da tendência de meados do século XVIII cria por toda parte atividades mais numerosas, aumenta o volume das trocas, facilita mudanças, rupturas e revoluções? Na Europa, houve redistribuição das oportunidades internacionais e a instauração, a toda a velocidade, da supremacia inglesa. Na Ásia, a Índia atrai para si o centro de gravidade de todo o Extremo Oriente, mas esse primeiro lugar cabe-lhe sob a férula e por conta da Inglaterra, segundo um processo admiravelmente descrito pelo livro já antigo de Holden Furber[526]. A Companhia inglesa, a *John Company*, levou a melhor sobre sua prima, a *Jan Company*, a V. O. C., porque esta perdeu a partida em Bengala e na Índia no decurso dos anos 1770 e porque já em meados do século não tinha conseguido tomar o primeiro lugar em Cantão, onde, pouco a pouco, cada dia mais, a China abrira suas portas. Não direi que em Cantão John foi mais inteligente, mais hábil, mais astucioso do que Jan. É o que às vezes se diz, com alguma razão. Mas uma testemunha francesa que critica asperamente a Companhia francesa das Índias sustenta que, em Cantão, em 1752, as Companhias sueca e dinamarquesa, as menos fortes, as menos armadas para triunfar, souberam aproveitar melhor o vento do que as outras[527]. Se os ingleses ganharam, foi porque juntaram à sua própria força o formidável peso da Índia. Plassey (1757) não só selou a conquista política da Índia como também a dos "rios" mercantis que correm nos litorais do subcontinente e correm, de um lado, até o mar Vermelho e o golfo Pérsico, do outro, até a Insulíndia e em breve até Cantão. Pois não é apenas para as necessidades do *country trade* e especialmente para as viagens à China que os estaleiros da Índia constroem tantos navios, tantos *Indiamen*? Segundo Furber[528], em 1780, a frota de pavilhão inglês que pratica o comércio de Índia em Índia é de 4 000 toneladas e atinge 25 000 em 1790! Na realidade, o salto é menos rápido do que parece, pois 1780 é um ano de guerra, penúltima competição séria entre França e Albion, e os barcos ingleses navegam com prudência então sob pavilhão português, dinamarquês ou sueco. Quando volta a paz, desmascaram-se.

Ao mesmo tempo, há passagem rápida, brusca de Batávia para Calcutá. A intensa fortuna da cidade do Ganges explica, de longe, o semi-adormecimento da V. O. C. Calcutá cresce desenfreadamente, de qualquer maneira, na maior desordem. O conde de Modave[529], viajante e aventureiro francês, chega lá em 1773, no momento em que tinha começado o governo de Warren Hastings. Observa ao mesmo tempo o deslanche e a absoluta ausência de ordem. Calcutá não é Batávia, com seus canais e suas ruas traçadas a esquadro. Nem sequer há cais no Ganges: "As casas distribuem-se aqui e ali pelas margens, algumas têm as paredes banhadas pela água." Também não há muralha. No máximo, umas 500 casas construídas pelos ingleses, no meio de uma floresta de cabanas de bambu com telhados de colmo. As ruas são tão lamacentas como carreiros, às vezes largas, mas fechadas nas extremidades por barreiras de troncos. Por toda parte há desordem. Diz-se que "é um efeito da liberdade britânica, como se essa liberdade fosse incompatível com a ordem e a simetria"[530]. E o nosso francês prossegue: "É com espanto mesclado de uma certa cólera que um estrangeiro contempla a cidade de Calcutá. Seria tão fácil fazer dela uma das mais belas cidades do mundo dando-se simplesmente ao trabalho de a sujeitar a um plano regular, que não se compreende como os ingleses desprezaram as vantagens de tão bela localização e deixaram a cada um a liberdade de construir

conforme o mais estranho gosto e o mais extravagante ordenamento". É verdade que Calcutá, simples loja em 1689, flanqueada em 1702 por uma fortaleza (Fort William) ainda em 1750 era uma cidade insignificante: a coletânea de viagens publicada naquele ano pelo abade Prévost nem sequer a menciona. Quando o conde de Modave a visita, em 1773, numa época em que ela reúne em seu seio todas as populações de mercadores possíveis, está em pleno progresso, tomada por uma mania de construção; a madeira chega flutuando pelo Ganges ou pelo mar de Pegu; os tijolos são fabricados nos campos próximos; os aluguéis atingem recordes de preços. Já tem talvez 300 000 habitantes, mais do dobro quando o século termina. Cresce sem ser responsável por seu crescimento, até mesmo por sua fortuna. O inglês não se dá ao menor incômodo, barafusta, afasta quem o incomoda. Bombaim, no outro lado da Índia, é, por contraste, como que o pólo da liberdade, como que a contrapartida ou a compensação do capitalismo indiano, que lá encontra oportunidade para espantosos sucessos.

PODE-SE CONCLUIR?

O quadro da não-Europa oferecido neste longo capítulo está evidentemente incompleto.

Deveríamos ter-nos detido demoradamente no caso da China e, especialmente, na expansão centrífuga operada na província do Fu-kien, processo apenas interrompido por ocasião do abandono de Formosa pelos holandeses, em 1662, ou melhor, da conquista da ilha, em 1683, pelos manchus, mas retomado, no século XVIII, com a abertura de Cantão ao múltiplo comércio da Europa.

Deveríamos ter voltado ao caso especial do Japão que, segundo o brilhante esboço de Léonard Blussé[531], construiu para si depois de 1638, uma economia-mundo para uso próprio e à sua escala (a Coréia, as Riu Kiu, Formosa até 1683, os juncos chineses autorizados e o comércio privilegiado e "vassalo" dos holandeses).

Deveríamos ter insistido na Índia e dado o merecido lugar às novas explicações de J. C. Heesterman[532], que vê uma das fortes razões da decadência do Império Mogol no desenvolvimento de economias urbanas que, no século XVIII, fizeram romper-se sua unidade.

Deveríamos, enfim, ter-nos explicado quanto à Pérsia dos safávidas, à sua *command economy*, ao seu papel de intermediário obrigatório entre a Índia, a Ásia central, a Turquia hostil e detestada, a Moscóvia e a muito distante Europa...

Mas, supondo-se que esse quadro fosse realmente apresentado no seu conjunto sob o risco de assumir, sozinho, as proporções de um verdadeiro livro, teríamos chegado ao fim das nossas dificuldades e interrogações? Certamente não. Para chegar a conclusões sobre a Europa e a não-Europa, isto é, sobre o mundo tomado em seu todo, precisamos de medidas e de números válidos. No essencial, descrevemos, colocamos problemas e deixamos correr algumas explicações subjacentes, decerto verossímeis. Mas com isso não resolvemos o enigmático problema das relações entre Europa e não-Europa. Pois, afinal, se não há dúvida de que, antes do século XIX, o mundo ganhava da Europa em população e até, enquanto durou o *Ancien Régime* econômico, em riqueza, também não há dúvida de que a Europa era menos rica do que o universo que ela explorava, mesmo depois da queda de Napoleão, quando surge a alvorada da supremacia inglesa — resta saber como foi possível estabelecer-se sua posição de superioridade e, sobretudo, ela continuar progredindo. Pois continuou.

O serviço que, uma vez mais, Paul Bairoch presta aos historiadores é justamente o de colocar esse problema em termos de estatística. Ao fazê-lo, não só ele vem ao encontro de minhas posições como as ultrapassa, e com franca vantagem. Mas terá razão? Teremos nós razão?

Não entrarei no detalhe e na fundamentação dos métodos utilizados pelo nosso colega de Genebra. Para abreviar a explicação, suporei mesmo que sua iniciativa esteja suficientemente fundamentada, cientificamente falando, de modo que seus resultados muito aproximados (ele é o primeiro a reconhecê-lo e a alertar-nos) podem ser levados em consideração.

O indicador escolhido é o rendimento *per capita*, "o PNB por habitante" e, para que a cotação entre os diversos países seja facilmente controlável, os níveis são apresentados numa mesma unidade. Deste modo, obtém-se a seqüência seguinte: Inglaterra (1700), 150 a 190; colônias inglesas da América, futuros Estados Unidos (1710), 250 a 290; França (1781-1790), 170 a 200; Índia (1800), 160 a 210 (mas, em 1900, 140 a 180). Esses valores, que me chegam no momento de corrigir as provas desta obra, confirmam minhas afirmações e hipóteses anteriores. Também não nos surpreende o nível atingido pelo Japão em 1750: 160. Só o recorde atribuído à China em 1800 — 228 — parece surpreendente, embora esse nível alto deva em seguida se deteriorar (170 em 1950).

Mas vamos ao que mais nos interessa, a comparações se possível *sincrônicas* entre os dois blocos, Europa, incluindo os Estados Unidos, e não-Europa. Em 1800, a Europa ocidental atinge o nível 213 (América do Norte, 266), o que não é surpresa; mas mal se eleva, então acima do "Terceiro Mundo": da época, que se situa nas imediações dos 200. E aí já nos espantamos um pouco. Com efeito, é o alto nível atribuído à China (228 em 1800, 204 em 1860) que eleva a média dos menos favorecidos. Ora, hoje, em 1976, a Europa ocidental atinge 2 325, e a China, que no entanto acaba de subir a encosta, 369, o conjunto do Terceiro Mundo situa-se em 355, muito atrás dos bem alimentados.

O que se infere do cálculo feito por Paul Bairoch é que em 1800, tempo em que a Europa triunfava em toda parte de forma estrondosa, em que seus navios, com Cook, La Pérouse e Bougainville, haviam explorado o imenso oceano Pacífico, ela estava longe de ter atingido um nível de riqueza que quebra, como hoje, de um modo colossal, os recordes dos outros países do mundo. O PNB adicionado dos países desenvolvidos de hoje (Europa ocidental, URSS, América do Norte, Japão) era, em 1750, de 35 milhões de dólares de 1960 contra 120 no resto do mundo; em 1860, de 115 contra 165; a ultrapassagem só ocorreu entre 1880 e 1900: 176 contra 169, em 1880; 290 contra 188, em 1900. Mas em 1976, arredondando os números, 3 000 contra 1 000.

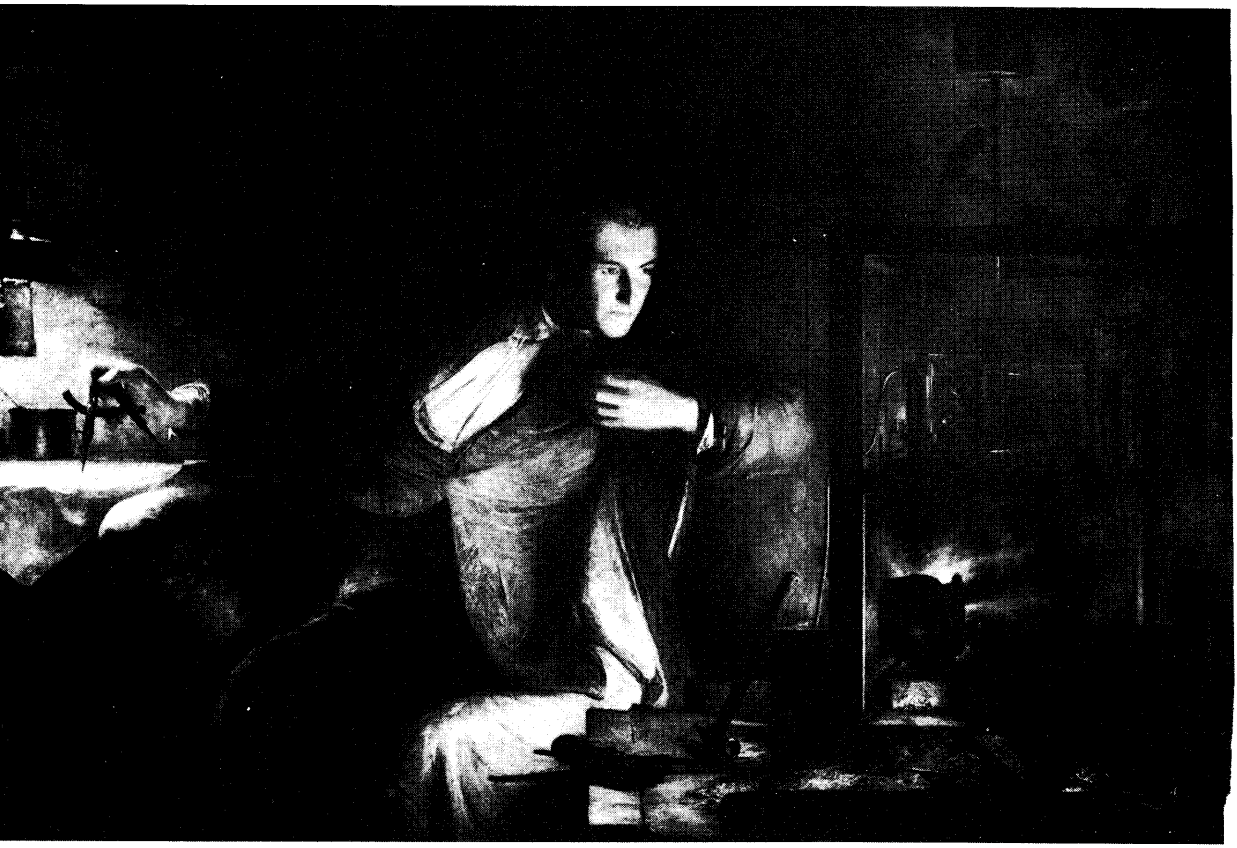
Essa perspectiva obriga-nos a reconsiderar com olhos diferentes as posições respectivas da Europa (mais os países privilegiados ao mesmo tempo que ela) e do mundo, antes de 1800 e depois da Revolução Industrial, cujo papel se valoriza de modo fantástico. Não há dúvida de que a Europa (por razões de estruturas sociais e econômicas talvez mais ainda do que pelo avanço técnico) foi a única em condições de realizar a revolução maquinista, na esteira da Inglaterra. Mas essa revolução não foi apenas um instrumento de desenvolvimento em si. Foi um instrumento de dominação e de destruição dos concorrentes internacionais. Ao mecanizar-se, a indústria da Europa tornou-se capaz de erradicar a indústria tradicional das outras nações. O abismo cavado então não podia deixar de se ampliar depois. A imagem da história do mundo de 1400 ou de 1450 a 1850-1950 é a de uma igualdade antiga que se rompe sob o efeito de uma distorção multissecular, iniciada no fim do século XV. Tudo é secundário em relação a essa linha dominante.

Capítulo 6

REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E CRESCIMENTO

A Revolução Industrial que se inicia ou emerge na Inglaterra pelos anos 1750 ou 1760 apresenta-se como um processo de extrema complexidade. Não é ela o termo de uma "industrialização" iniciada há séculos e séculos? Não continua ela hoje presente à nossa volta, renovando-se incessantemente? Definida como o início de uma nova era, as épocas futuras ainda lhe pertencem e por muito tempo. Contudo, por mais maciça, por mais invasora, por mais inovadora que seja, ela não é, não pode ser por si só a totalidade da história do mundo moderno.

É o que gostaria de dizer nas páginas que se seguem e que não têm outra finalidade senão defini-la e colocá-la, se possível, no seu justo lugar.



Ao patrão, a honra: a Revolução Industrial é o advento do vapor, o triunfo de James Watt (1736-1819). Este retrato, por J. Reynolds, representa-o no seu laboratório, ocupado em aperfeiçoar sua máquina. (Snark International)

COMPARAÇÕES ÚTEIS

Para um primeiro reconhecimento, serão úteis algumas definições e, mais ainda, algumas comparações prévias. Por um lado, desde seus primórdios na Inglaterra, a Revolução Industrial engendrou uma série de outras revoluções e ela prossegue diante de nossos olhos, inacabada, ainda correndo em direção ao futuro: essa descendência presta um testemunho retrospectivo sobre o início inglês. Por outro lado, antes da Revolução Industrial inglesa, a industrialização, que desde sempre operou nas sociedades humanas, oferece à nossa observação experiências antigas, mais ou menos avançadas e prenunciadoras. Acabaram todas por abortar. Claro. Mas é bom interrogar o fracasso para tentar melhor compreender o sucesso.

Revolução: uma palavra complicada e ambígua

Tirada do vocabulário dos astrônomos[1], a palavra revolução, no sentido de alteração, demolição de uma sociedade instalada terá aparecido pela primeira vez em 1688, em língua inglesa[2]. É neste sentido, mas igualmente no sentido oposto, de reconstrução, que se deve entender a cômoda expressão *Revolução Industrial*, criada não por Friedrich Engels, em 1845[3], mas provavelmente em 1837 pelo economista francês Adolphe Blanqui, irmão do revolucionário Auguste Blanqui, bem mais célebre do que ele[4]. A menos que já não tenha aparecido por volta de 1820, nas análises de outros autores franceses[5]. Seja como for, só se tornou clássica entre os historiadores depois da publicação, em 1884, de *Lectures on Industrial Revolution*, curso que Arnold Toynbee tinha ministrado em Oxford, em 1880-1881, e que os seus alunos publicaram três anos depois de sua morte.

Acusa-se muitas vezes os historiadores de abusar da palavra *revolução*, que deveria, segundo seu significado primordial, ser reservada para fenômenos violentos e também rápidos. Mas, quando se trata de fenômenos sociais, o rápido e o lento são indissociáveis. Com efeito, não há sociedade que não esteja constantemente dividida entre forças que a mantêm e forças subversivas, conscientes ou não, que trabalham para sua queda, e as explosões revolucionárias não são mais do que manifestações vulcânicas, breves e brutais, desse conflito latente e de longa duração. Na abordagem de um processo revolucionário, o problema será sempre aproximar o longo prazo do curto prazo, reconhecer seu parentesco e sua dependência indissolúvel. A Revolução Industrial, que surgiu na Inglaterra no fim do século XVIII, não escapa a essa regra. É ao mesmo tempo uma série de acontecimentos vivos e um processo evidentemente muito lento. Um funcionamento em dois registros simultâneos.

A dialética do tempo curto e do tempo longo impõe-se portanto, queiramos ou não. Segundo a explicação de W. W. Rostow[6], por exemplo, a economia inglesa teria "decolado" entre 1783 e 1802 em virtude da ultrapassagem de um limiar crítico do investimento. Dessa explicação, contestada, com o apoio de números, por S. Kuznets[7], resta sobretudo a imagem do *take off*, da decolagem do avião que sai da pista. Um acontecimento, portanto, preciso e breve. Mas, enfim, antes de decolar, foi preciso que o avião, que uma certa Inglaterra, se construísse e que as condições do vôo estivessem asseguradas de antemão. Aliás, nunca é de repente, nunca é porque, por exemplo, sua taxa de poupança tenha aumentado, que uma sociedade pode transformar ao mesmo tempo "suas atitudes, suas instituições e suas técnicas", como pretende Arthur Lewis[8]. Sempre foi preciso haver preliminares, etapas e adaptações anteriores obrigatórias. Phyllis Deane tem razão ao lembrar que todas as inovações e mesmo as descontinuidades do fim do século XVIII se inserem, na Inglaterra, num "*continuum* histórico" ao mesmo tempo anterior, presente, depois subseqüente, um *continuum* em que descontinuidades e rupturas perdem seu caráter de acontecimentos únicos ou decisivos[9]. Quando David Landes[10] descreve a Revolução Industrial como constituição de uma massa crítica que leva a uma explosão revolucionária, a imagem é boa, mas é claro que essa massa teve que se construir com elementos diversos e necessários e mediante uma lenta acu-

mulação. Nos meandros dos nossos raciocínios, o longo prazo sempre reclama o que lhe é devido.

A Revolução Industrial é portanto dupla, pelo menos. Revolução no sentido comum da palavra, preenchendo com suas mutações visíveis os sucessivos curtos prazos, ela é também um processo de muito longo prazo, progressivo, discreto, silencioso, muitas vezes difícil de discernir, "tão pouco revolucionário quanto possível", pôde dizer Claude Fohlen[11], colocando-se, ao contrário de Rostow, no registro do contínuo.

Sendo assim, nada de estranho no fato de, mesmo nos seus anos relativamente explosivos (digamos, em geral, a partir de 1760), esse fenômeno capital não impressionar qualquer das testemunhas mais notórias! Adam Smith, com o exemplo da sua pequena fábrica escocesa de alfinetes, aparece retrospectivamente como fraco observador; no entanto, morreu bastante tarde, em 1790. David Ricardo (1772-1823), mais jovem do que ele e portanto ainda menos desculpável, mal introduz a máquina nas suas especulações teóricas[12]. E Jean-Baptiste Say, em 1828, depois de descrever as "carroças a vapor" inglesas, acrescenta para alegria nossa: "Mas [...] nunca uma máquina fará, como os piores cavalos, o serviço de levar as pessoas e as mercadorias pelo meio da multidão e dos obstáculos de uma grande cidade"[13]. Os grandes homens — supondo-se que J.-B. Say fosse um deles — não são obrigados, afinal, a brilhar na arriscada arte da previsão. E nada mais fácil, depois, do que acusar Karl Marx, ou Max Weber ou mesmo Werner Sombart de terem compreendido erradamente — isto é, de maneira diferente da nossa — o longo processo da industrialização. Não acho muito correta a acusação precipitada que T. S. Ashton, geralmente tão justo, lança sobre eles ao referir-se a uma expressão de Kroebner[14].

E estarão os historiadores atuais, os inúmeros historiadores da Revolução Industrial, mais seguros das suas opiniões? Uns vêem o processo instalar-se ainda antes do início do século XVII; outros acham que a Gloriosa Revolução de 1688 foi decisiva; outros fazem coincidir a transformação radical da Inglaterra com a grande recuperação econômica da segunda metade do século XVIII... E todos são convincentes, cada qual à sua maneira, conforme colocam a ênfase na agricultura, na demografia, no comércio externo, na técnica industrial, nas formas do crédito... Mas deveremos ver a Revolução Industrial como uma série de modernizações setoriais, como uma sucessão de fases de progresso, ou do ângulo de um crescimento conjunto, carregando a palavra "crescimento" com todos os sentidos possíveis? No fim do século XVIII o crescimento inglês tornou-se irreversível, nem mais nem menos que a "situação normal" na Inglaterra, nas palavras de Rostow[15], e isso por certo não se deve a este ou àquele progresso em especial (incluindo a taxa de poupança ou de investimento), mas, pelo contrário, a um conjunto indivisível, o conjunto das interdependências e liberações recíprocas que cada setor, no seu desenvolvimento mais ou menos antigo, fruto da inteligência ou do acaso, possa ter criado em benefício de outros setores. Na realidade, poderá um "verdadeiro" crescimento (outros diriam um verdadeiro desenvolvimento, mas pouco importa o termo!) ser outra coisa senão aquela que liga vários progressos de modo irreversível e os impulsiona conjuntamente, apoiados uns nos outros?

Primeiro, para jusante: os países subdesenvolvidos

A Revolução Industrial inglesa abriu a porta a uma série de revoluções que são sua descendência direta, ora sob o signo do sucesso, ora sob o do fracasso. Ela própria foi precedida por algumas revoluções de ordem semelhante, umas esboçadas, outras seriamente levadas adiante, mas todas abortaram mais cedo ou mais tarde. Abrem-se assim duas perspectivas, para o passado, para o presente. Duas séries de viagens que são, umas e outras, maneiras de abordar o assunto jogando a carta preciosa da história comparativa.

A jusante, não escolheremos o exemplo das revoluções industriais da Europa ou dos Estados Unidos, que seguiram quase imediatamente o modelo inglês. O Terceiro Mundo atual, ainda em vias de industrialização, oferece-nos uma oportunidade, rara no ofício de historiador, de trabalhar sobre o que se vê, se ouve, e toca com o dedo. O espetáculo por certo não é o dos brilhantes sucessos. De modo geral, no decorrer dos últimos trinta, quarenta ou cinqüenta anos, o Terceiro Mundo não passou por um progresso contínuo. Seus esforços e suas previsões resultaram com freqüência em amargas decepções. Poderão as razões do fracasso ou do semifracasso dessas experiências definir *a contrario* as condições do excepcional sucesso inglês?

Claro que os economistas, e mais ainda os historiadores nos alertam contra essa maneira de extrapolar a partir do presente para melhor compreender o passado. Dizem, e com razão, que o "modelo mimético, o que preconizava a repetição do caminho percorrido anteriormente pelos países industrializados, morreu"[16]. O contexto mudou completamente, e hoje seria impossível orientar a industrialização de qualquer país do Terceiro Mundo segundo o autoritarismo estatal que presidiu à do Japão ou segundo o espontaneísmo da Inglaterra de Jorge III. Com toda a certeza. Mas, se "a crise do desenvolvimento é também uma crise da teoria do desenvolvimento, como diz Ignacy Sachs[17], o próprio processo do desenvolvimento em si, incluindo o da Inglaterra do século XVIII, talvez seja mais inteligível se nos perguntarmos onde está o defeito da teoria e por que os planejadores entusiásticos dos anos 1960 se enganaram a tal ponto quanto às dificuldades do empreendimento.

Antes de mais nada, responderemos sem hesitar, porque uma revolução industrial triunfante implica um processo geral de crescimento, portanto de desenvolvimento global, que "surge em última análise como um processo de transformação das estruturas e instituições econômicas, sociais, políticas e culturais"[18]. Toda a densidade de uma sociedade e de uma economia está envolvida e tem que ser capaz de acompanhar, de suportar, até de sofrer a mudança. Com efeito, basta ocorrer um bloqueio em um ponto qualquer do percurso, o que hoje chamamos um "gargalo de estrangulamento", e a máquina engripa, o movimento se interrompe, pode mesmo haver recuo. Os responsáveis dos países que se empenham hoje em recuperar seu atraso aprenderam-no à sua própria custa, e a estratégia do desenvolvimento tornou-se tão prudente quanto complicada.

Sendo assim, que conselhos pode dar um economista avisado como Ignacy Sachs? Essencialmente, não aplicar qualquer planejamento *a priori*: não há um que seja correto, pois cada economia se apresenta como um arranjo especial de estruturas que podem assemelhar-se, é certo, mas apenas em linhas gerais. Para qualquer

sociedade dada, o planejador deverá partir de uma hipótese, de uma taxa de crescimento (10%, por exemplo) que suporá adotada como objetivo, e estudar uma a uma as "conseqüências da hipótese". Assim se verificarão, passo a passo, a parte do investimento que é necessário retirar do rendimento nacional; os tipos de indústrias possíveis em função do mercado, interno ou externo; a quantidade e qualidade da mão-de-obra exigida (especializada ou não); a oferta no mercado dos gêneros alimentícios necessários ao sustento da mão-de-obra contratada; as técnicas a serem utilizadas (particularmente do ponto de vista do capital, do tipo e do volume da mão-de-obra que exigem); o aumento das importações de matérias-primas ou das máquinas-ferramentas a prever; a incidência final da nova produção sobre a balança de pagamentos e o comércio externo. Como a taxa de crescimento pressuposta foi propositadamente escolhida "bastante alta para pôr em evidência todos os gargalos de estrangulamento que irão ocorrer se essa taxa for verdadeiramente mantida como objetivo"[19], as verificações operadas indicarão em que setores o obstáculo pode ser insuperável. Proceder-se-á então, num segundo momento, a retoques, imaginando "variantes em todos os níveis", até que se obtenha um projeto limitado, mas em princípio viável[20].

Os exemplos apresentados na obra de Sachs dão uma idéia concreta dos principais gargalos de estrangulamento que se encontram no Terceiro Mundo de hoje: o crescimento demográfico quando anula os efeitos do desenvolvimento; a insuficiência da mão-de-obra qualificada; a tendência à industrialização em setores de luxo e eventualmente de exportação, por causa da insuficiente procura, no mercado interno, de produtos industriais correntes; por fim e sobretudo, a "barreira agrícola", a insuficiência e a falta de elasticidade da oferta de alimentos numa agricultura que se manteve arcaica e amplamente auto-suficiente, que não consegue satisfazer o aumento do consumo acarretado automaticamente pelo acréscimo de emprego de uma população assalariada, que nem sempre consegue alimentar seus próprios excedentes demográficos e que repele para as cidades um proletariado de desempregados, que enfim é incapaz, porque pobre demais, de aumentar sua demanda de produtos industriais elementares. Em comparação com essas grandes dificuldades, as necessidades de capitais, os níveis da poupança, a organização e o preço do crédito revelam-se mesmo secundários. Mas podemos dizer que estamos diante de um quadro que enumera todos os obstáculos que a Inglaterra do século XVIII, ou mesmo talvez a do século XVII, já não conhecia.

Portanto, o que o crescimento exige é um acordo intersetorial: se um setor motor progride, que outro não se imobilize, para não bloquear o conjunto. Voltamos deste modo ao que havíamos pressentido a propósito do conceito de *mercado nacional* — um mercado nacional que requer coerência, circulação geral, um certo nível de rendimento *per capita*. Não terá havido durante muito tempo na França, tão lenta para arrancar (sua coesão só surge com a conclusão das estradas de ferro), uma epécie de dicotomia análoga à que se verifica em certos países subdesenvolvidos de hoje? Um setor muito moderno, rico, avançado, coexiste com zonas atrasadas, "o país das trevas", como ainda em 1752 diz um "empresário" que deseja abrir às trocas uma dessas regiões e suas maravilhosas florestas, tornando navegável o Vère, pequeno e modesto afluente do Aveyron[21].

Mas, no mercado nacional, as condições endógenas do crescimento não são as únicas em jogo. No presente, o que bloqueia o desenvolvimento dos países que chegaram tarde é também a economia internacional, tal como existe e tal como divide e distribui autoritariamente as tarefas, verdades em que esta obra tem insistido muito. A Inglaterra triunfou com sua revolução por estar no centro do mundo, por ser o centro do mundo. Os países do Terceiro Mundo querem, desejam a sua, mas estão na periferia. Assim, tudo joga contra eles, inclusive as novas técnicas que utilizam sob licença e que nem sempre correspondem às necessidades de suas sociedades; inclusive os capitais de empréstimos feitos fora; inclusive os transportes marítimos que eles não controlam; inclusive suas matérias-primas excedentes que às vezes os colocam à mercê do comprador. E é por isso que o espetáculo do tempo presente é tão aflitivo; é por isso que a industrialização progride obstinadamente onde já progrediu e o abismo entre os países subdesenvolvidos e os outros não pára de aumentar. Haverá no entanto, atualmente, uma mudança que estaria se anunciando nessas relações de força? Os países produtores de petróleo e de matérias-primas, os países pobres, cujos salários baixos permitem uma produção industrial a preços baixíssimos, terão começado, a partir de 1974, a vingar-se dos países superindustrializados? Só a história dos próximos anos o dirá. Para progredir, o Terceiro Mundo precisa romper, de uma maneira ou de outra, a ordem atual do mundo.

A montante: revoluções abortadas

Os fracassos atuais tiveram a utilidade de nos alertar: uma Revolução Industrial é uma confluência, um "conjunto", uma família de movimentos, uma "seqüência". E é em relação a essa plenitude necessária que as pré-revoluções, esses movimentos anteriores ao sucesso inglês que vamos passar em revista, assumem o seu significado. Falta-lhes sempre um ou vários elementos necessários, embora desenhem, de um para outro, uma espécie de tipologia da derrota ou das falhas. Ora a invenção surge isolada, brilhante, inútil, puro jogo mental, e não se produz qualquer arranque; ora há realmente arranque: por ocasião de uma revolução energética, de um brusco progresso agrícola ou artesanal, de uma oportunidade comercial, de um aumento demográfico; produz-se um grande avanço; o motor parece prestes a deslanchar e, então, interrompe-se a corrida. Será legítimo reunir numa única perspectiva esses sucessivos fracassos, cujas razões nunca são exatamente as mesmas? Pelo menos eles se assemelham quanto a seu movimento: impulso rápido, depois pane. São ensaios imperfeitos, mas ensaios, e comparações evidentes se esboçam quase que por si mesmas. A conclusão de conjunto não surpreenderá ninguém, pelo menos nenhum economista: uma Revolução Industrial, poderíamos até dizer, mais amplamente, qualquer salto da produção e da troca não é, não pode ser, *stricto sensu*, um simples processo econômico. Como nunca está fechada em si mesma, a economia desemboca ao mesmo tempo em todos os setores da vida. Eles dependem dela, ela depende deles.

O Egito alexandrino

Primeiro exemplo muito distante, embora perturbador, é o do Egito ptolomaico. Seria preciso deter-se nele, seguindo o caminho dos estudantes? Em Alexandria, entre 100 e 500 antes de Cristo, o vapor[22] surgiu, dezessete ou dezoito séculos antes de Denis Papin. Terá sido pouco, um "engenheiro", Heron, ter então inventado a eolipilha, espécie de turbina a vapor, um brinquedo, mas que punha em funcionamento um mecanismo capaz de fechar ou abrir de longe a pesada porta de um templo? Essa descoberta veio na seqüência de muitas outras: bomba de aspiração e compressão, instrumentos que prefiguram o termômetro e o teodolito, máquinas de guerra mais teóricas, é verdade, do que práticas, com recurso à compressão e à expansão do ar ou à força de enormes molas. Nessas eras distantes, Alexandria brilhou com todos os lampejos de uma paixão inventiva. Há já um ou dois séculos diversas revoluções lá se inflamavam: cultural, mercantil, científica (Euclides, Ptolomeu, o astrônomo, Eratóstenes); Dicearco, que parece ter vivido na cidade no princípio do século III antes de Cristo, foi o primeiro geógrafo "a traçar num mapa uma linha de latitude que vai do estreito de Gibraltar ao Pacífico, acompanhando o Tauro e o Himalaia"[23].

Examinar com atenção o longo capítulo alexandrino levar-nos-ia evidentemente muito longe, através do curioso universo helenístico resultante da conquista de Alexandre, onde Estados territoriais (como o Egito e a Síria) substituíam o modelo anterior das cidades gregas. Eis uma transformação que não deixa de nos fazer lembrar os primeiros passos da Europa moderna. Impõe-se também uma constatação que depois se repetirá muitas vezes: as invenções surgem em grupos, em redes, em série, como se se apoiassem umas nas outras, ou melhor, como se determinada sociedade empurrasse todas juntas para a frente.

Contudo, por mais brilhante que tenha sido intelectualmente, este longo capítulo alexandrino encerra-se um belo dia sem que suas invenções — cuja particularidade, no entanto, era estarem voltadas para a aplicação *técnica*: Alexandria chegou até a fundar uma escola de engenheiros no século III — se tivessem traduzido por qualquer revolução na produção industrial. A culpa decerto, acima de tudo, é da escravatura, que dava ao mundo antigo toda a força de trabalho comodamente explorável de que ele necessitava. No Oriente, o moinho hidráulico horizontal manter-se-á rudimentar, apenas adaptado às necessidades da moagem do trigo, tarefa pesada e quotidiana, e o vapor servirá apenas para uma espécie de brinquedos engenhosos porque, escreveu um historiador das técnicas, "não se fazia sentir a necessidade de uma força [energética] superior às então conhecidas"[24]. A sociedade helenística, portanto, ficou indiferente às proezas dos "engenheiros".

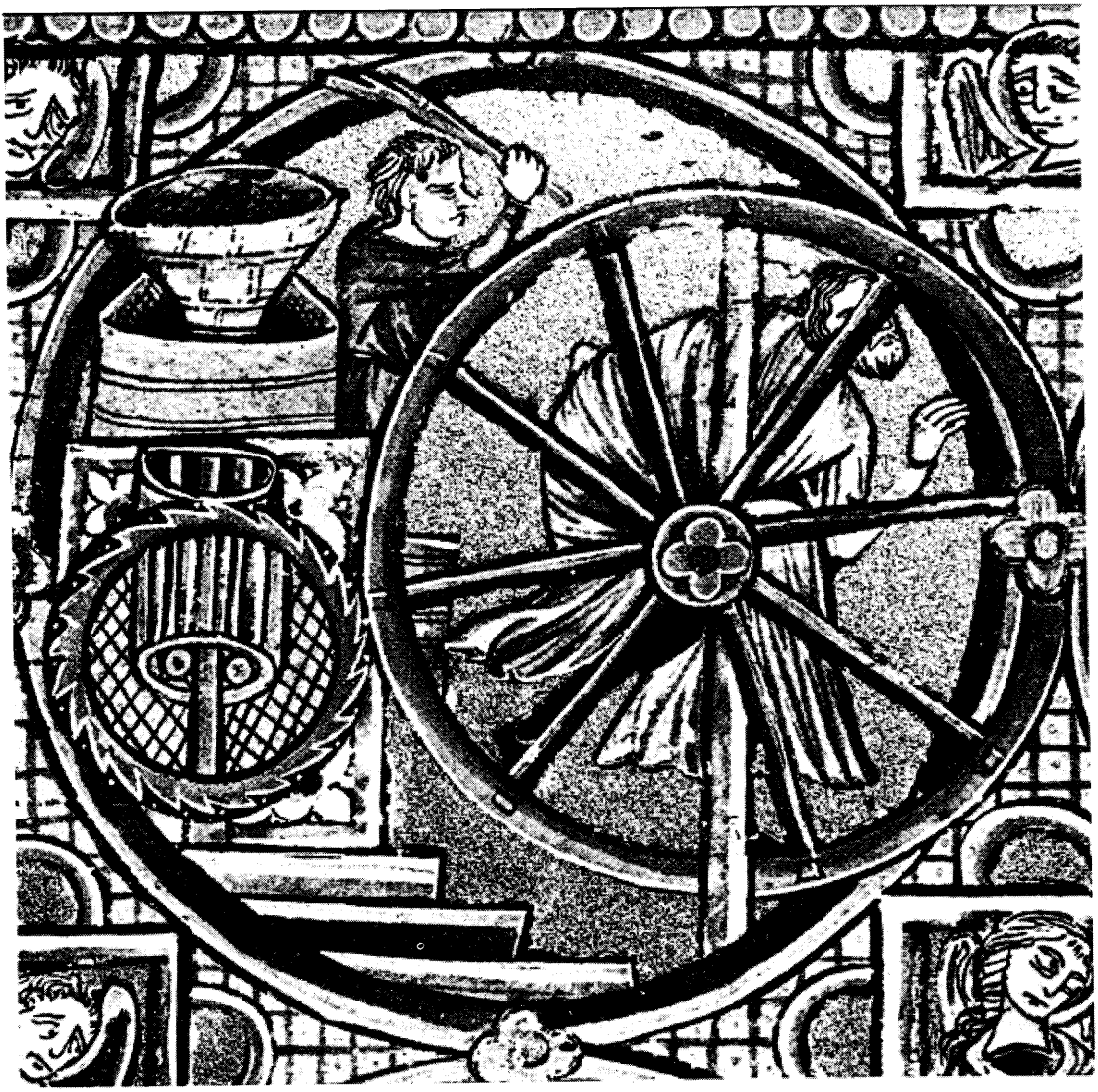
Mas a conquista romana, que se seguiu de perto a essas invenções, não terá tido as suas responsabilidades? Havia séculos a economia e a sociedade helenísticas estavam abertas ao mundo. Roma, pelo contrário, encerrou-se no quadro mediterrânico e, ao destruir Cartago, ao subjugar a Grécia, o Egito e o Oriente, fechou por três vezes suas saídas ao largo. Teria sido tudo diferente se Antônio e Cleópatra tivessem triunfado em Actium (31 a.C.)? Em outras palavras: uma revolução industrial só é possível no cerne de uma economia-mundo aberta?

A primeira Revolução Industrial da Europa: cavalos e moinhos nos séculos XI, XII, XIII

No primeiro volume desta obra falei longamente de cavalos, do cabresto de espádua (vindo do Leste europeu e que aumentou a força de tração do animal), dos campos de aveia (para Edward Fox[25], no tempo de Carlos Magno e do desenvolvimento das cavalarias pesadas, teriam levado o centro vivo da Europa para as grandes planícies úmidas e cerealíferas do Norte), do afolhamento trienal que, por si só, foi uma revolução agrícola. Falei também dos moinhos de água e dos moinhos de vento, estes recém-chegados, aqueles ressurgidos. É lícito, portanto, que eu seja breve, tudo é fácil de compreender uma vez que, para essa "primeira" revolução, dispomos do livro, vivo e inteligente, de Jean Gimpel[26], do livro combativo e vigoroso de Guy Bois[27] e de muitos estudos, entre os quais o artigo clássico de E. M. Carus-Wilson[28] (1941). Foi ela quem retomou[29] e lançou a expressão *primeira revolução industrial* para qualificar a instalação generalizada, na Inglaterra, dos pisões (cerca de 150 entre os séculos XII e XIII), das serras mecânicas, dos moinhos para papel, para moagem de cereal, etc.

"A mecanização da pisoagem foi um acontecimento tão decisivo quanto a mecanização da fiação ou da tecelagem no século XVIII", diz Carus-Wilson[30]. As grandes pás de madeira movidas pela roda hidráulica, introduzidas na mais difundida indústria do tempo — a dos panos — para substituir os pés dos operários pisoeiros acabam por ser perturbadoras, revolucionárias. Perto das cidades, quase sempre localizadas nas planícies, a água não tem a força viva dos rios e das quedas de água das colinas ou das montanhas, donde a tendência para instalar os moinhos de pisoeiro em campos por vezes selvagens e atrair para lá a clientela de mercadores. Assim se desvia o privilégio artesanal das cidades, ciosamente guardado. E estas, evidentemente, tentam defender-se impedindo os tecelões que trabalham dentro das suas muralhas de mandar pisoar fora os seus tecidos. Em 1346, as autoridades de Bristol proíbem que "qualquer homem faça levar para fora desta cidade qualquer qualidade de fazenda para pisoar das que se chamam *raicloth* sob pena de perder XL d. [dinheiros] por cada fazenda"[31]. Isso não impede a "revolução dos moinhos" de seguir o seu curso, na Inglaterra e em todo o continente europeu, que não está de modo algum atrasado em relação à ilha vizinha.

Mas o importante é que essa revolução se situa no meio de revoluções concomitantes: uma poderosa revolução agrícola que lançou as fileiras cerradas de camponeses contra o obstáculo da floresta, dos pântanos, das praias de mar e de rio e favoreceu o desenvolvimento do afolhamento trienal; e também, suscitada pelo crescimento demográfico, uma revolução urbana: nunca as cidades cresceram tanto, umas ao lado das outras. Uma separação nítida, uma "divisão do trabalho", às vezes violenta, instala-se nos campos e nas cidades; estas, que se apoderam das atividades industriais, já são motores de acumulação, de crescimento e nelas a moeda reaparece. Multiplicam-se os mercados, os tráficos. Com as feiras de Champagne esboça-se e depois define-se uma economia do Ocidente. Mais ainda, no Mediterrâneo, os caminhos do mar e do Oriente vão sendo pouco a pouco reconquistados pelas cidades da Itália. Há ampliação do espaço econômico, sem o que é impossível qualquer crescimento.



Numa Bíblia francesa do século XIII, a mó de triturar cereal que Sansão foi condenado pelos filisteus a girar, fustigado pelo seu guarda, está curiosamente representada sob a forma de um moinho então moderno, com espantoso luxo de detalhes técnicos. O mecanismo interno está escrupulosamente desenhado, com a transmissão do movimento vertical ao movimento horizontal, e a roda que o homem faz girar poderia perfeitamente ser acionada pelo curso de água. Podemos comparar este testemunho de admiração pela máquina com as palavras de Roger Bacon citadas na p. 508. (Bíblia de François Garnier, c. 1220-1230, Viena, B.N. Codex Vindobonensis 2554)

E é realmente a palavra *crescimento*, no sentido de desenvolvimento global, que Frederic C. Lane não hesita em empregar[32]. A seus olhos, é indiscutível que houve nos séculos XII e XIII um crescimento contínuo de Florença ou de Veneza, por exemplo. Como poderia ser de outro modo, num momento em que a Itália se encontra no centro da economia-mundo? Wilhelm Abel afirma até mesmo que todo o Ocidente, do século X ao século XIV, foi tomado por um desenvolvimento generalizado. Prova disso: os salários sobem mais depressa do que o preço dos cereais. "O século XIII e o princípio do século XIV assistiram ao início da industrialização da Europa. Desenvolvem-se então poderosamente as cidades e as atividades artesanais e comerciais que elas abrigam, talvez menos graças aos progressos puramente técnicos da época (mas esses progressos são tangíveis) do que em conseqüência da generalização da divisão do trabalho. [...] Graças a ela, o rendimento do trabalho aumenta e é provavelmente esse aumento de produtividade que, por sua vez, permite não apenas resolver a dificuldade de fornecer a uma população em crescimento os víveres indispensáveis, mas alimentá-la melhor do que antes. Só conhecemos situação análoga em uma outra ocasião, no século XIX, na época da 'segunda industrialização', desta vez, é certo, a uma escala de dimensão muito diferente."[33]

Equivale a dizer que, guardadas as devidas proporções, houve a partir do século XI um "crescimento contínuo" à maneira moderna, que não voltaremos a ver antes da instauração da Revolução Industrial inglesa. Não é de estranhar que se imponha, logicamente, a explicação "globalizante". Com efeito, toda uma série de progressos, ligados uns aos outros, tiveram influência tanto na produção como na produtividade agrícola, industrial, comercial e na extensão do mercado. Nessa Europa às voltas com seu primeiro despertar sério, houve mesmo outro sinal de um desenvolvimento de grande fôlego, um vivo progresso do setor "terciário", com a multiplicação dos advogados, notários, médicos, universitários[34]. É mesmo possível, para os notários, fazer uma quantificação: em Milão, em 1288, para uma população de cerca de 60 000 habitantes, são 1 500; em Bolonha, para 50 000, são 1 059; em Verona, em 1268, para 40 000 habitantes, 495; em Florença, em 1338, para 90 000 habitantes, 500 (mas Florença é um caso especial: a organização dos negócios é de tal ordem, que os livros de contabilidade suprem muitas vezes os serviços do notário). E, como seria de prever, com a recessão do século XIV, o número relativo de notários diminui. Voltará a subir no século XVIII, mas sem recuperar as proporções do século XIII. Decerto por esse curioso desenvolvimento medieval do notariado se dever simultaneamente ao aumento das atividades econômicas e ao fato de nesses séculos distantes a grande maioria das pessoas ser constituída por analfabetos, forçados a recorrer à pena dos amanuenses.

Esse enorme avanço da Europa ruiu com a fabulosa recessão dos séculos XIV e XV (*grosso modo* 1350-1450). Com a Peste Negra, que talvez tenha sido ao mesmo tempo uma conseqüência e uma causa: o enfraquecimento da economia, desde a crise cerealífera e das fomes de 1315-1317[35], precedeu a epidemia e favoreceu sua obra sinistra. Mas esta não foi o único coveiro do grande avanço que a tinha precedido e que já se havia desacelerado ou até parado quando o mal surgiu.

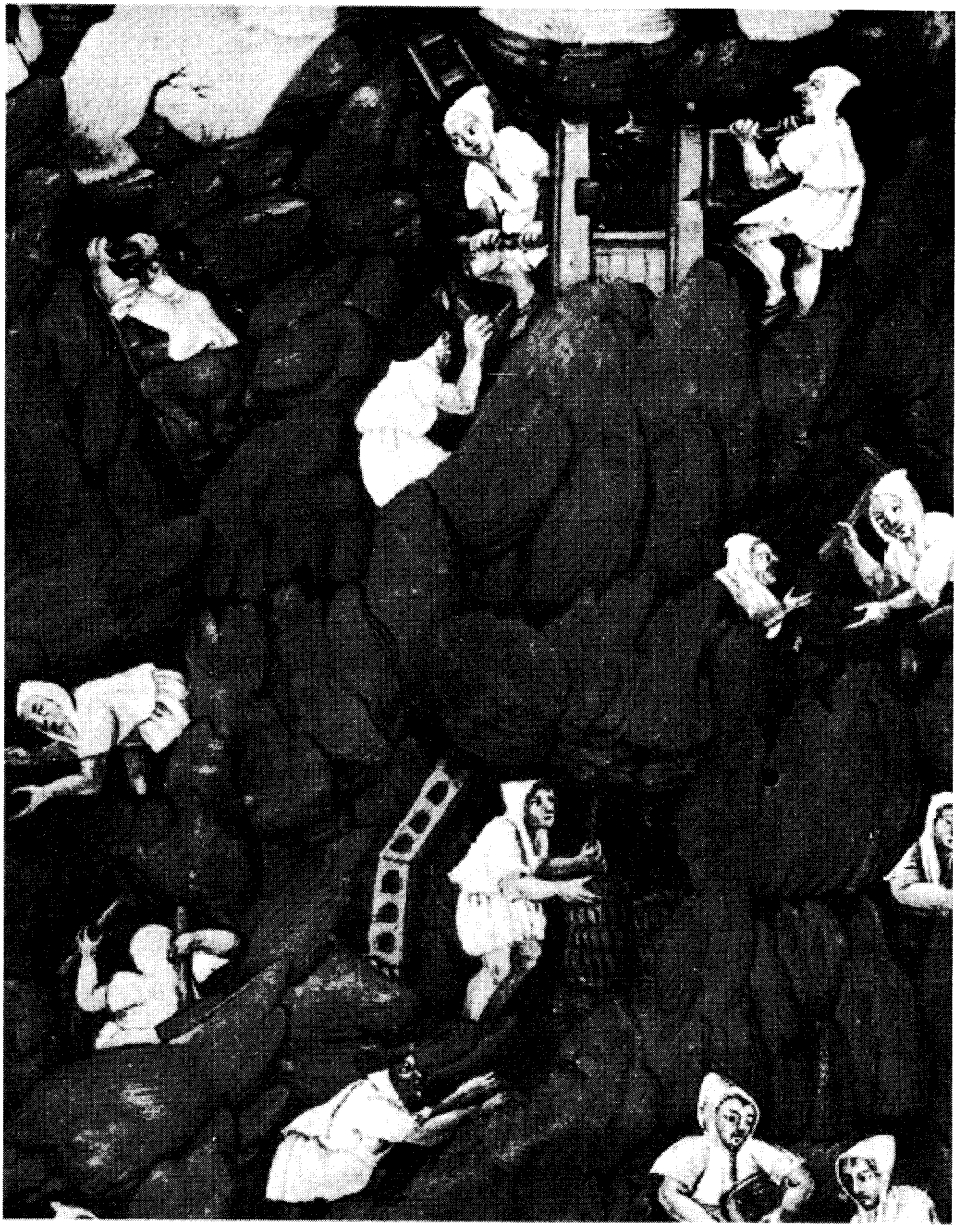
Como explicar então a maior vitória e a maior derrota que a Europa conheceu antes do século XVIII inglês?. Muito provavelmente pela amplitude de um aumento

demográfico cujo ritmo não foi seguido pela produção agrícola. Os rendimentos decrescentes são o destino de uma agricultura levada além dos seus limites produtivos, quando lhe faltam os métodos e as técnicas capazes de prover ao rápido desgaste dos solos. O livro de Guy Bois, apoiando-se no exemplo da Normandia oriental, analisa o aspecto social do fenômeno: uma crise subjacente do feudalismo que rompe o antigo binômio senhor/pequeno proprietário camponês. A sociedade desestruturada, "descodificada", abre-se então aos distúrbios, à guerra desordenada, procurando ao mesmo tempo um novo equilíbrio e um novo código, resultados que só serão atingidos graças à instauração de um Estado territorial que salve o regime senhorial.

Há outras explicações a propor, em particular uma certa fragilidade das regiões prioritariamente atingidas pela revolução energética dos moinhos: a Europa nórdica, do Sena ao Zuydersee, dos Países Baixos à bacia de Londres. Os novos Estados territoriais, França e Inglaterra, que se tinham constituído como unidades políticas fortes, não são ainda unidades econômicas manejáveis: a crise atinge-os em cheio. Ainda por cima, no princípio do século, depois do desaparecimento das feiras de Champagne, a França, temporariamente coração do Ocidente, foi posta fora do circuito das relações frutuosas e das precocidades capitalistas. As cidades do Mediterrâneo levarão a melhor contra os novos Estados do Norte. E temporariamente irá se acabar a belíssima confiança traduzida na espantosa homenagem à máquina de Roger Bacon, em 1260: "Pode ser que se fabriquem máquinas graças às quais os maiores navios, dirigidos por um único homem, se desloquem mais depressa do que se fossem cheios de remadores; que se construam carros que avancem a uma velocidade incrível sem a ajuda de animais; que se fabriquem máquinas voadoras nas quais um homem [...] bata o ar com asas como um pássaro. [...] Máquinas que permitam ir ao fundo dos mares e dos rios"[36].

Uma revolução esboçada no tempo de Agrícola e de Leonardo da Vinci

Quando, depois dessa dura e longa crise, a Europa se reanima, um vento de trocas, um crescimento a ritmo acelerado, revolucionário, correm ao longo do eixo que liga os Países Baixos à Itália, atravessando a Alemanha. E é a Alemanha, zona secundária de comércio, que está à frente do desenvolvimento industrial. Talvez por ser para ela, situada entre dois mundos dominantes que a delimitam a norte e a sul, uma maneira de impor sua participação nas trocas internacionais. Mas acima de tudo por causa do desenvolvimento das suas atividades mineiras, que não está apenas na origem de uma recuperação da economia alemã, a partir dos anos de 1740, avançada em relação ao resto da Europa. A extração dos minérios de ouro, prata, cobre, estanho, cobalto, ferro, suscitou uma série de inovações (quanto mais não fosse, o uso do chumbo para separar a prata misturada com o minério de cobre) e a instalação de uma aparelhagem gigantesca para a época, destinada ao bombeamento das águas de infiltração e à elevação do minério. Desenvolve-se uma tecnologia inteligente de que as gravuras do livro de Agrícola dão uma imagem grandiosa.



Detalhes de uma iluminura do fim do século XV que representa a mina de prata de Kutna Hora, em corte vertical, como é costume. Escavadores com roupa branca, escadas de descida, guincho de subida. Na parte da iluminura que não reproduzimos, há uma aparelhagem já muito moderna (os alemães são então os mestres das técnicas mineiras): guinchos acionados por rodas puxadas por cavalos, sistemas de escoamento de águas e de ventilação. Viena, Österreichische Nationalbibliothek. (Clichê da biblioteca).

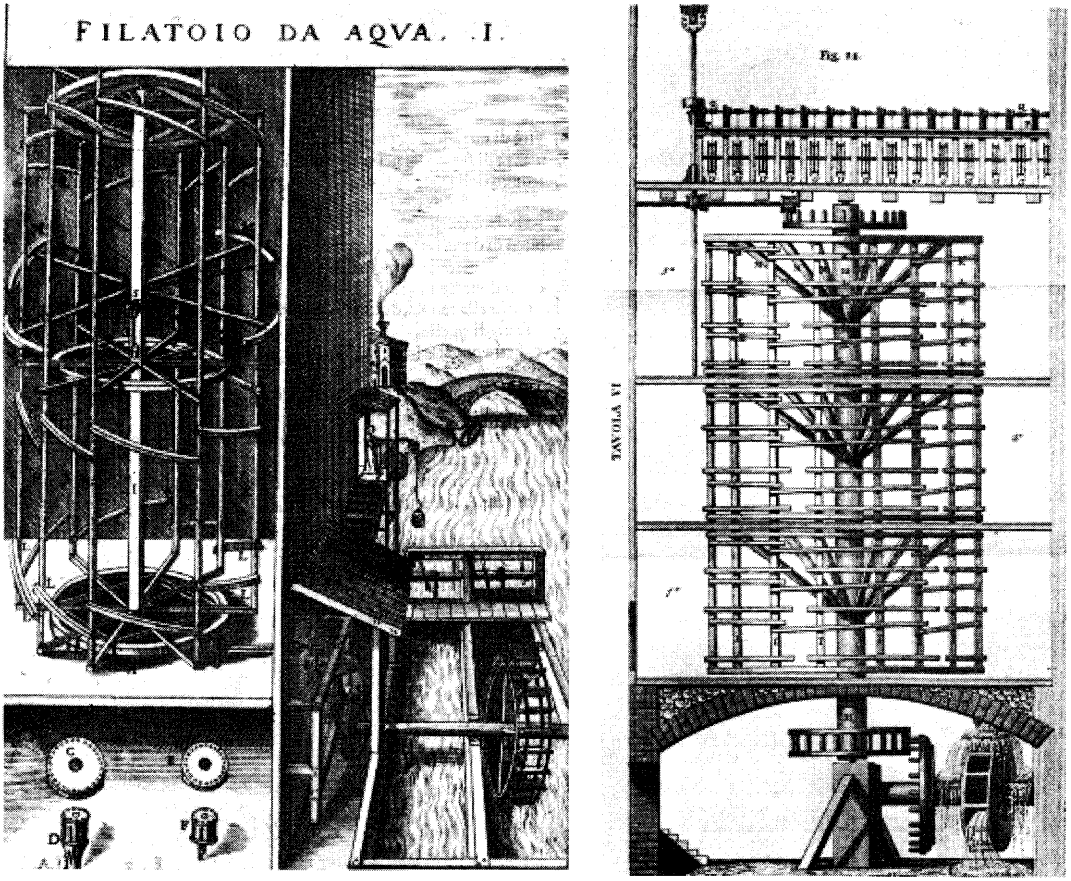
Não é tentador ver nessas realizações, que a Inglaterra irá copiar, o verdadeiro prólogo do que será a Revolução Industrial?[37] O desenvolvimento, aliás, ativa todos os setores da economia alemã: o *Barchent* (fustão), a lã, o trabalho do couro, as diversas metalurgias, a folha-de-flandres, o arame, o papel, as novas armas... O comércio cria importantes redes de crédito e organizam-se grandes sociedades internacionais, como a *Magna Societas*[38]. O artesanato urbano prospera: 42 corporações em Colônia, em 1496; 50 em Lübeck; 28 em Frankfurt-am-Main[39]. Os transportes ativam-se, modernizam-se; poderosas companhias especializam-se na carretagem. E Veneza, que como senhora do comércio do Levante precisa de prata, estabelece com a Alta Alemanha relações comerciais privilegiadas. Inegavelmente, as cidades alemãs oferecem, durante mais de meio século, o espetáculo de uma economia em franco progresso, seja qual for o setor considerado.

Mas tudo pára ou começa a parar com a aproximação de 1535, quando a prata americana acaba fazendo concorrência à prata das minas alemãs, como demonstrou John Nef; no momento, também, em que se atenua a preponderância de Antuérpia, por volta de 1550. A inferioridade da economia alemã estava em ser dependente, em se ter construído em função das necessidades de Veneza e das necessidades de Antuérpia, que são os verdadeiros centros da economia européia. Feitas as contas, o século dos Fugger foi o século de Antuérpia.

Na Itália, esboçou-se um sucesso ainda mais impressionante, mais ou menos no momento em que Francesco Sforza tomou o poder em Milão (1450). Mais impressionante por que foi precedido por uma série de revoluções exemplares. A primeira, uma revolução demográfica cujo movimento ascendente prosseguirá até meados do século XVI. A segunda, iniciada no princípio do século XV, o nascimento de Estados territoriais de pequena extensão, mas já modernos: por um momento, até mesmo a unidade italiana foi discutida. Para terminar, uma revolução agrícola de forma capitalista, nas planícies cortadas por canais da Lombardia. Tudo num clima geral de descoberta científica e técnica: é a época em que centenas de italianos partilham a paixão de Leonardo da Vinci, enchem seus cadernos de desenho com projetos de máquinas miríficas.

Milão viveu então uma história singular. Tendo escapado à terrível crise dos séculos XIV e XV (justamente, segundo Zangheri, por causa do avanço da sua agricultura), passou por um notável avanço manufatureiro. Os tecidos de lã, os tecidos de ouro e prata, as armas tomam o lugar dos fustões que, no princípio do século XIV, haviam constituído o grosso da sua atividade. E ei-la envolvida num grande movimento mercantil, ligada às feiras de Genebra e de Salon-sur-Saône, a cidades como Dijon, a Paris, aos Países Baixos[40]. A cidade conclui ao mesmo tempo a conquista capitalista dos campos com o agrupamento das terras em vastos domínios, o desenvolvimento de prados irrigados e da pecuária, a abertura de canais utilizados tanto para a irrigação como para os transportes, a introdução da cultura inovadora do arroz e até, freqüentemente, o desaparecimento de pousios, com rotação contínua das culturas cerealíferas e hortícolas. Na realidade, é na Lombardia que tem início o *high farming* que *mais tarde* surgirá nos Países Baixos e que será transmitido, ainda mais tarde e com as conseqüências que conhecemos, para a Inglaterra[41].

Daí a questão levantada por nosso guia, Renato Zangheri: por que essa poderosa mutação dos campos e das indústrias milanesas e lombardas durou pouco e não



Precocidade da maquinaria na Itália: dois esquemas do filatoio *para organsinar à bolonhesa, um de 1607 (à esquerda), o outro de 1833. O organsim é um fio de seda torçado duplo, triplo ou quádruplo que serve de urdidura. O primeiro moinho, instalado na Inglaterra em 1716-1717, "verdadeira fábrica, a primeira a existir na Inglaterra, fora copiado pelos ingleses depois de dois anos de espionagem industrial na Itália. Desde o início do século XVII ele funcionava, praticamente igual, em Bolonha, sua terra de origem (cf. os trabalhos de C. Poni). Inteiramente automático (os operários limitam-se a vigiar e a atar os fios que se rompem), a máquina é composta por uma parte giratória interna, a lanterna (esquema de baixo), acionada por uma roda hidráulica, uma armação fixa por fora (esquema parcial em cima), com um número enorme de fusos, bobinas e dobadouras... Se a mecanização tivesse sido a única causa da Revolução Industrial, a Itália teria precedido a Inglaterra. À direita, o filatoio de 1833. (P. Negri,* Manuale pratico per la stimma delle case e degli opisizi idrauliti, *Bolonha, 1833)*

resultou numa revolução industrial? Nem a técnica da época, nem a exigüidade das fontes de energia parecem explicações suficientes. "A Revolução inglesa não dependeu de progressos científicos e técnicos que não estivessem já disponíveis no século XVI."[42] Carlo Poni descobriu até com espanto a sofisticação das máquinas hidráulicas utilizadas na Itália para dobar, fiar e torcer a seda, com vários andares de mecanismos e fiadas de bobinas, todos acionados por uma única roda hidráulica[43]. L. White afirma que antes de Leonardo da Vinci a Europa já tinha inventado

toda a gama dos sistemas mecânicos que serão montados nos quatro séculos seguintes (até a eletricidade) à medida que as necessidades se fizerem sentir[44]. Com efeito, diz ele numa bela frase, "uma nova invenção limita-se a abrir uma porta. Não obriga ninguém a entrar"[45]. Sim, mas por que as condições excepcionais reunidas em Milão não criaram essa tensão, essa necessidade? Por que o impulso milanês se retraiu em vez de se acentuar?

Os dados históricos existentes não permitem responder com provas na mão. Ficamos reduzidos às conjeturas. Primeiro, não há um mercado nacional amplo à disposição de Milão. Depois, houve decréscimo dos lucros fundiários, uma vez passado o momento das primeiras especulações. A prosperidade dos empresários industriais, a se acreditar em Gino Barbieri[46] e Gemma Miani, é a de pequenos capitalistas, uma espécie de classe média. Mas será esse um argumento? Os primeiros empresários da revolução do algodão também foram muitas vezes pessoas modestas. Então, a infelicidade de Milão não terá sido sobretudo ficar tão perto de Veneza e tão longe da sua posição dominante? Não ser um porto, amplamente aberto ao mar e à exploração internacional, com liberdade de movimentos e de riscos? Seu fracasso talvez seja a prova de que uma revolução industrial, enquanto fenômeno global, não pode construir-se apenas a partir de dentro, por um desenvolvimento harmonioso dos diversos setores da economia; também deve apoiar-se, condição *sine qua non*, num domínio dos mercados externos. No século XV, como vimos, o lugar é tomado por Veneza e também, em direção à Espanha, por Gênova.

John U. Nef e a primeira revolução inglesa, 1560-1640

É um avanço industrial muito mais nítido e intenso do que os prólogos da Alemanha e da Itália o que surgiu na Inglaterra entre 1540 e 1640. Em meados do século XVI, as ilhas Britânicas eram ainda, industrialmente falando, muito atrasadas em relação à Itália, à Espanha, aos Países Baixos, à Alemanha e à França. Um século mais tarde, miraculosamente, a situação inverte-se completamente e o ritmo da mudança foi tão rápido, que só encontramos equivalente no fim do século XVIII, princípio do XIX, em plena Revolução Industrial. Nas vésperas de sua guerra civil (1642), a Inglaterra tornara-se o primeiro país industrial da Europa e assim iria permanecer. É essa "primeira revolução industrial" que John U. Nef[47] esclarece num artigo que fez sensação, em 1934, e que nada perdeu de sua força explicativa.

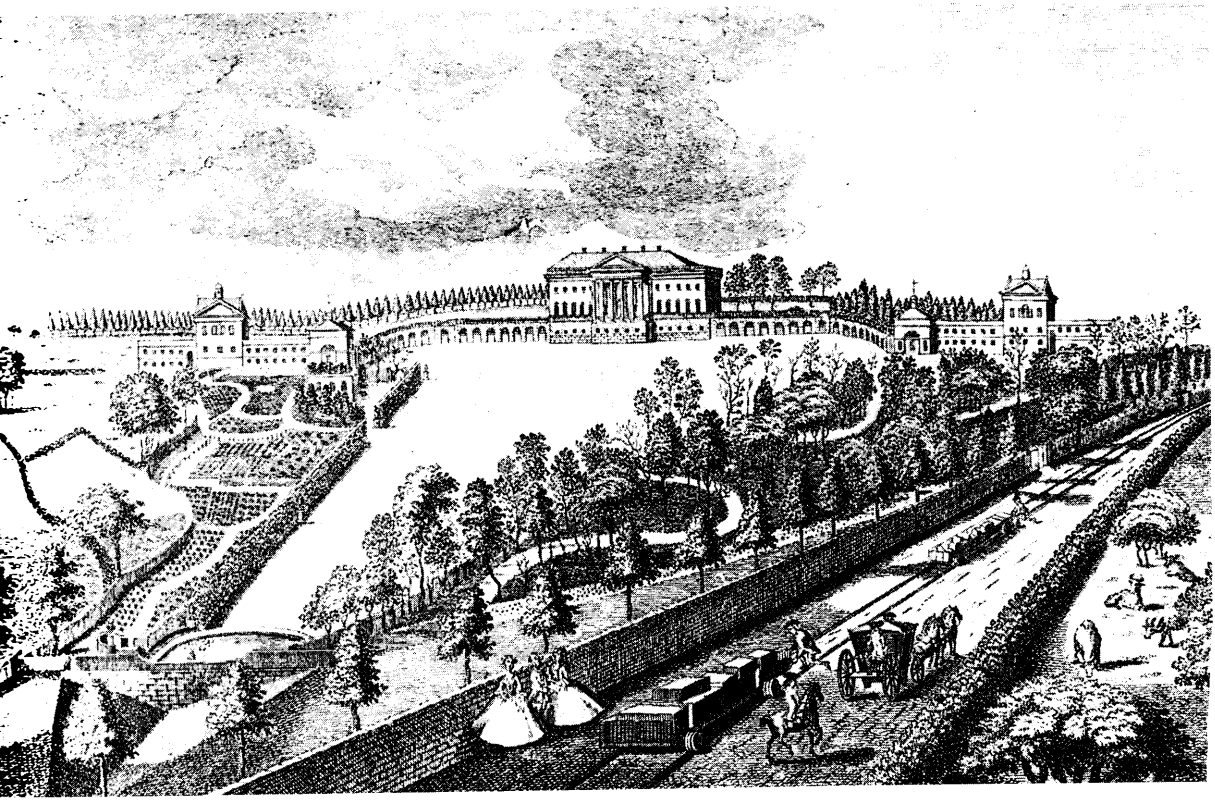
Mas por que a Inglaterra, se as grandes inovações da época — estou pensando nos altos-fornos e nos diversos dispositivos para a mineração profunda: galerias, sistemas de arejamento, bombas para esgotar a água de infiltração, máquinas elevatórias — são de empréstimo, uma vez que essas técnicas lhe foram ensinadas por mineiros alemães contratados para isso? Se são os artesãos e operários dos países mais avançados, Alemanha, Países Baixos, mas também Itália (indústrias do vidro) e França (tecelagem da lã e da seda) que levam as técnicas e habilitações necessárias à instalação de uma série de indústrias, para ela novas: moinhos de papel, moinhos de pólvora, fábrica de espelhos, vidrarias, fundição de canhões, fábricas de alúmen e de caparrosas, refinarias de açúcar, fabrico de salitre, etc.?

A surpresa está em que, ao implantá-las, a Inglaterra lhes deu uma amplitude até então desconhecida: o aumento das empresas, a importância da construção, o aumento dos efetivos operários que atingem as dezenas, por vezes as centenas de indivíduos, a enormidade (relativa) dos investimentos que se contam em vários milhares de libras ao passo que o salário *anual* de um operário é apenas da ordem das cinco libras — tudo isso é verdadeiramente novo e revela a dimensão do impulso que atua sobre a indústria inglesa.

Por outro lado, a característica decisiva dessa revolução, esta puramente autóctone, é o crescente recurso ao carvão de terra, que se tornou a principal marca da economia inglesa. Aliás, não é por escolha deliberada, mas porque ele vem suprir uma patente inferioridade. A madeira escasseia na Grã-Bretanha, onde atinge, em meados do século XVI, preços muito elevados; essa penúria e essa carestia impõem o recurso ao carvão de terra. Do mesmo modo, a lentidão da água dos rios, que é preciso desviar através de grandes canais de adução, para fazê-la cair sobre as rodas hidráulicas, torna a água motriz muito mais cara do que na Europa continental, o que será depois um estímulo às pesquisas sobre o vapor, pelo menos é o que afirma John U. Nef.

A Inglaterra dedica-se então (contrariamente aos Países Baixos ou à França) a uma vastíssima exploração do carvão a partir da bacia de Newcastle e de numerosas jazidas locais. As minas, onde camponeses trabalham em tempo parcial e só na superfície, passam então ao trabalho contínuo; os poços penetram até 40 e 100 m de profundidade. A produção, de 35 000 toneladas em 1560, atinge as 200 000 no princípio do século XVII[48]. Vagões sobre trilhos transportam o carvão da mina até os pontos de embarque; navios especializados, cada vez mais numerosos, levam-no para longe, por toda a Inglaterra e até para a Europa, no fim do século. O carvão surge já como uma riqueza nacional: "*England is a perfect world, hath Indies too / Correct your maps, Newcastle is Peru*", proclama um poeta inglês em 1650[49]. A substituição do carvão de madeira permite não apenas acender as lareiras domésticas e enfumaçar Londres de um modo sinistro. Também se propõe à indústria, que deverá adaptar-se à nova energia, encontrar soluções inéditas, particularmente para proteger os materiais a tratar das chamas sulfurosas do novo combustível. O carvão introduz-se, custe o que custar, no fabrico do vidro, da cerveja, de tijolos, do alúmen, nas refinarias de açúcar e na indústria do sal, a partir da evaporação da água do mar. Há sempre concentração de mão-de-obra e, forçosamente, de capital. Nasce a manufatura, com suas grandes oficinas e sua azáfama esgotante, que às vezes não se interrompe nem de dia nem de noite, com suas massas operárias que, num mundo habituado ao artesanato, impressionam por seu número e pela freqüente ausência de qualificação. Um dos gerentes das "casas do alúmen" fundadas por Jaime I na costa do Yorkshire (cada uma empregava regularmente uns sessenta operários) explica, em 1619[50], que o fabrico do alúmen é "trabalho de louco", que "não pode ser realizado por um só homem nem por alguns; mas por uma multidão de pessoas da mais baixa categoria que não põem zelo nem lealdade no trabalho".

Portanto, a Inglaterra, tecnicamente, pela ampliação das suas empresas, pelo uso crescente do carvão, inovou no domínio industrial. Mas o que impulsiona a indústria e provavelmente suscita a inovação é a intensa ampliação do mercado interno, por duas razões que se somam. Primeiro, um fortíssimo crescimento de-



Uma das antigas representações (1750) de uma "estrada de ferro" inglesa: construída por Ralph Allen (1694-1764), assegurava o transporte (por gravidade) de blocos de pedra desde as pedreiras das colinas vizinhas até a cidade de Bath e o cais de seu rio, no Avon. Em segundo plano, Prior Park, suntuosa residência de R. Allen. Fidalgos e elegante vieram admirar o espetáculo. (Mary Evans Picture Library).

mográfico, calculado em 60% ao longo do século XVI[51]. Depois, um considerável aumento dos rendimentos agrícolas, que transformou muitos camponeses em consumidores de produtos industriais. Confrontada com a demanda de uma população cada vez maior e ainda com a das cidades que crescem a olhos vistos, a agricultura aumenta sua produção de diversas maneiras: cultura de terrenos desbravados, *enclosures* a expensas dos terrenos comunais ou dos prados, especialização agrícola sem que, no entanto, intervenham os métodos revolucionários destinados a aumentar a fertilidade do solo e a produtividade. Estes só começam a partir de 1640, e seus passos são lentos até 1690[52]. A produção agrícola tem, por isso, um certo atraso com relação ao aumento demográfico, como prova o aumento dos preços agrícolas muito mais intenso, no conjunto, do que o dos preços industriais[53]. Daí resulta um aumento do bem-estar na vida rural. É a época do *Great Rebuilding*, as casas camponesas são reconstruídas, aumentadas, melhoradas, os andares substituem os celeiros, as janelas são guarnecidas de vidros, as lareiras melhoradas para a utilização do carvão de terra; os inventários após óbito assinalam a nova abundân-

cia de móveis, de roupas, de pinturas, de vasilhas de estanho. Essa demanda interna por certo estimulou a indústria, o comércio, as importações.

Mas, por mais promissor que seja, esse vivo movimento não toma conta de tudo. Há até setores importantes que continuam marcando passo.

É o caso da metalurgia: não apenas a *blast furnace*, o alto-forno moderno de modelo alemão, grande consumidor de combustível, não eliminou todas as *bloomeries*, os fornos à moda antiga dos quais ainda há alguns funcionando em 1650, como continuou a usar o carvão de madeira. Só em 1709 aparecerá o primeiro alto-forno a coque, que será o *único* durante uns quarenta anos. Anomalia para a qual T. S. Ashton e outros deram várias explicações, mas a de Charles Hyde, num livro recente, parece-me indiscutível[54]: se o coque só superou o carvão de madeira em 1750, foi porque até então o custo de produção favorecia este último[55]. Por isso a produção metalúrgica inglesa se manteve durante muito tempo em estado medíocre, em quantidade e em qualidade, inferiores, mesmo depois da adoção do coque, às da Rússia, Suécia e França[56]. E, embora a pequena metalurgia (cutelaria, fábricas de pregos, de ferramentas, etc.) não pare de crescer a partir da segunda metade do século XVI, trabalha com aço importado da Suécia.

Outro setor que fica para trás é a indústria de lanifícios, às voltas com uma longa crise da demanda externa que obriga a transformações difíceis e cuja produção é quase estacionária de 1560 até o fim do século XVII[57]. Amplamente rural, pouco manufatureira, envolve-se cada vez mais no *putting out system*. Ora, era essa indústria que fornecia, sozinha, 90% das exportações inglesas do século XVI, ainda 75% em 1660, apenas 50% no fim do século[58]. Mas essas dificuldades não servem para explicar a estagnação econômica da Inglaterra depois dos anos de 1640: não recua, mas também não progride. A população parou de aumentar, a agricultura produz mais e melhor, investe para o futuro, mas seus rendimentos baixaram ao mesmo tempo que os preços; a indústria continua trabalhando, mas não inova, pelo menos até cerca de 1680[59]. Se fosse só a Inglaterra, sublinharíamos a incidência brutal da guerra civil que começa em 1642 e constitui um entrave considerável; apontaríamos a insuficiência que permanecia no seu mercado nacional, sua má situação, ou relativamente má, na economia-mundo européia, com a preponderância exclusiva da vizinha Holanda. Mas não é só a Inglaterra: ela está indiscutivelmente acompanhada pelos países do Norte, que tinham progedido ao mesmo tempo que ela e ao mesmo tempo recuam. Mais ou menos precoce, a "crise do século XVII" desempenhou por toda parte seu papel.

Todavia, para voltarmos à Inglaterra, segundo o diagnóstico do próprio John U. Nef, é certo que o impulso industrial se atenuou depois de 1642, mas não desapareceu, não teve recuos[60]. Na realidade, e aqui voltaremos a propósito das pertinentes análises de E. L. Jones, a "crise do século XVII" foi talvez, como todos os períodos de recuo do crescimento demográfico, favorável a um certo aumento do rendimento *per capita* e a uma transformação da agricultura que não deixou de ter conseqüências para a própria indústria. Forçando um pouco o pensamento de Nef, digamos que a Revolução inglesa que irá afirmar-se no século XVIII já se iniciara no século XVI, que ela progrediu por patamares. E deve-se reter a lição desta explicação.

Mas não poderemos dizer o mesmo da Europa, onde, desde o século XI, se sucedem as experiências que se ligam entre si e de algum modo se acumulam? Cada

região, numa época ou em outra, passou por avanços pré-industriais, com os acompanhamentos que isso implica, particularmente no plano da agricultura. Assim, a industrialização terá sido endêmica em todo o continente. Por mais brilhante e decisivo que tenha sido seu papel, a Inglaterra não foi a única responsável e inventora da Revolução Industrial que realizou. Aliás, é por isso que essa Revolução, assim que se instalou, antes mesmo dos seus sucessos definitivos, conquistou tão facilmente a Europa e nela conheceu uma série de sucessos relativamente rápidos. Não esbarrou nos obstáculos que hoje se erguem diante de tantos países subdesenvolvidos.

A REVOLUÇÃO INGLESA SETOR POR SETOR

A Inglaterra bem-sucedida, depois de 1750, é o ponto luminoso para o qual tudo converge. Mas não tenhamos muitas ilusões: chegamos ao cerne das nossas dificuldades, ao centro de falsos jogos de luzes. R. M. Hartwell explica-o com alacridade em seu livro combativo, *The Industrial Revolution and Economic Growth* (1971), na realidade o livro de todos os outros livros, a tribuna onde o autor exprime suas idéias apenas através das idéias dos outros e afinal nos introduz num vasto museu onde os mais diversos e discordantes quadros foram cuidadosamente pendurados nas paredes. Cabe a nós escolher! Quem não ficaria desorientado ao chegar à centésima oposição entre pró e contra!

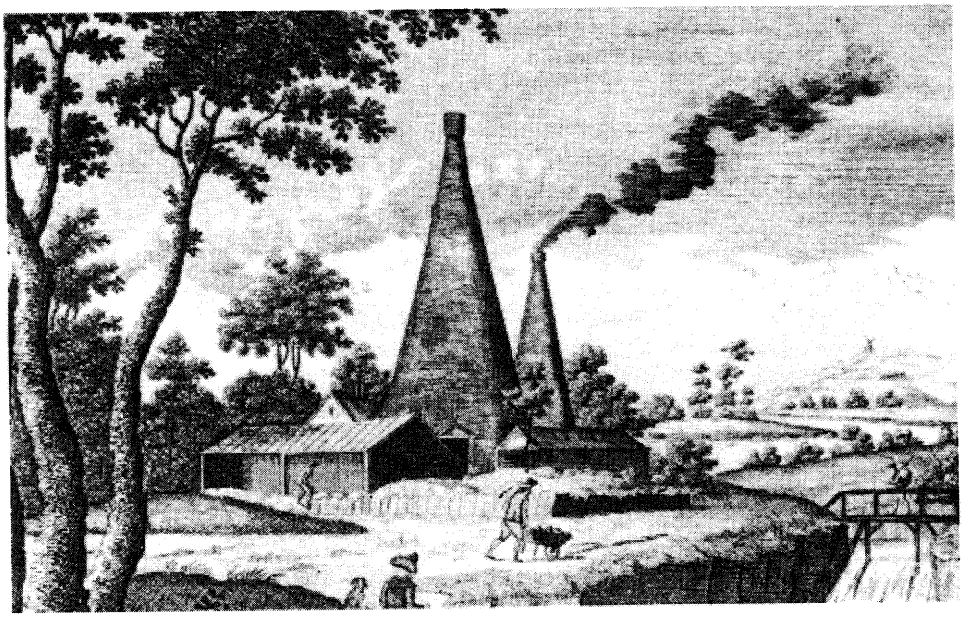
É verdade — e de algum modo consolador — que os historiadores especialistas do problema reunidos em abril de 1960[61] pela revista *Past and Present* para uma discussão geral não conseguiram chegar a um acordo. Tampouco no colóquio de Lyon, em 1970[62], consagrado ao mesmo tema e onde Pierre Vilar[63] disse talvez o essencial quando confessou sem rodeios que, estudando a Revolução Industrial que tão rapidamente transformou a Catalunha nos séculos XVIII e XIX, não chegara à construção de um modelo que o satisfizesse. E o problema não se simplificou quando, nesse mesmo colóquio, a expressão Revolução Industrial foi substituída por um neutro *industrialização*, igualmente complexo. "Confesso não me dar por esclarecido quanto ao que se entende por industrialização", exclamou Jacques Bertin: "É a estrada de ferro, o algodão, o carvão, a metalurgia, o gás de iluminação, o pão branco?"[64] Gostaria de responder: a lista é breve demais; a industrialização, tal como a Revolução Industrial, implica tudo, sociedade, economia, estruturas políticas, opinião pública e tudo o mais. A mais imperialista das abordagens históricas não poderia apreendê-la, sobretudo numa definição que se pretendesse simples, completa e peremptória. Em outras palavras, a Revolução Industrial que irá abalar a Inglaterra e depois o mundo inteiro não é, em momento algum do seu percurso, um assunto bem delimitado, um feixe de problemas, num espaço dado, num tempo dado.

É por isso que não concordo, embora também seja obrigado a empregá-lo, com o método que consiste em explicar a Revolução setor por setor. Na verdade, diante da soma e da imbricação das dificuldades, os historiadores procederam de modo cartesiano: dividir para compreender. Distinguiram uma série de compartimentos especiais: a agricultura, a demografia, a técnica, o comércio, os transportes, etc., cujas transformações são por certo muito importantes, mas o risco é que surjam como etapas separadas que vão sendo atingidas uma após a outra e que, de certo modo, constituiriam os degraus do crescimento. Esse modelo aos pedaços vem-nos, na realidade, da economia política mais tradicional. É lamentável que os representantes da economia retrospectiva não tenham concebido outro modelo para nosso uso, capaz de orientar com mais eficácia a investigação histórica; que não tenham definido marcos, indicadores, quocientes cuja observação revelasse como funcionam os diversos setores, sincronicamente, uns em relação aos outros, lado a lado ou, pelo contrário, constituindo um para o outro freios ou gargalos de estran-

gulamento. Se pudéssemos efetuar uma série de cortes sincrônicos, suficientemente espaçados no tempo, o processo de crescimento industrial revelar-se-ia talvez, sem muito erro, na sua evolução. Mas seria preciso haver um modelo de observação definido, seria preciso que os historiadores estivessem de acordo para fazê-lo funcionar em diferentes pontos do tempo e do espaço. Por enquanto, só podemos utilizar as classificações já comprovadas, através de obras notáveis, abundantes demais para as enumerarmos todas. No conjunto da Revolução, distinguem uma série de "revoluções" especiais, da agricultura, da demografia, dos transportes internos, da técnica, do comércio, da indústria... Tentaremos, numa primeira abordagem, seguir essas mudanças a que, na realidade, nenhum setor escapou. É o caminho habitual da explicação. É um tanto fastidioso percorrê-lo, mas é necessário.

Um fator primordial: a agricultura inglesa

A agricultura vem em primeiro lugar, o que é justo. Mas, de todos os problemas em jogo, é de longe o mais difícil. Com efeito, estamos na presença de um longo, de um interminável processo, não de uma revolução, mas de revoluções sucessivas, de mutações, de evoluções, de rupturas, de reequilíbrios em cadeia. Narrar todas elas facilmente nos levaria para o século XIII, para os primeiros ensaios de calagem e margagem, para as experiências com as diversas variedades de trigo ou

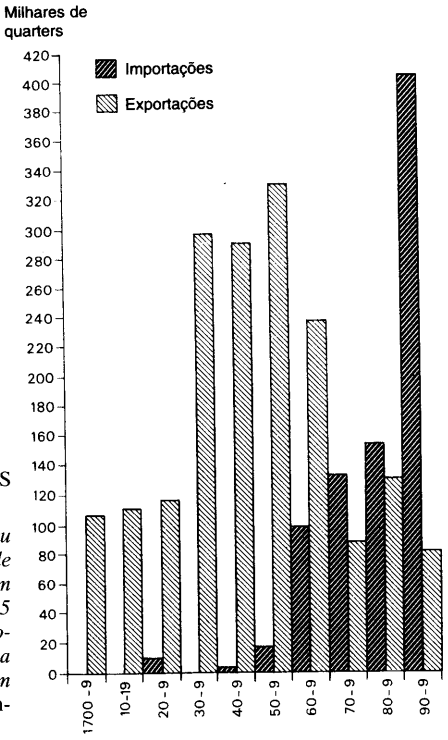


Fábrica de tijolo na zona rural inglesa, com suas fumaças de carvão já acusadas, no século XVIII, de poluir a atmosfera. (Clichê Batsford)

de aveia e com as rotações mais adequadas. Todavia, nosso problema não é estudar as nascentes nem o curso desse rio, mas a maneira como ele se lança no mar; não a história da Inglaterra rural em todas as suas ramificações, mas a maneira como ela acaba desembocando no oceano da Revolução Industrial. A agricultura foi essencial a essa enorme realização?

Fazer essa pergunta é ouvir mil respostas contraditórias. Entre os historiadores, há os que dizem que sim, os que dizem que não e os que hesitam entre o sim e o não. Para H. W. Flinn, "continua sendo extremamente duvidoso que os próprios progressos da agricultura tenham sido suficientes para desempenhar mais do que um modesto papel de estímulo de uma revolução industrial"[65]. De um modo mais geral, para H. J. Habakkuk, "o aumento da produção agrícola não deve ser visto como um pressuposto do crescimento e foi por isso que ele acompanhou, mais do que precedeu, a aceleração do crescimento"[66]. Paul Bairoch, pelo contrário, desejando isolar e hierarquizar as variáveis estratégicas da revolução inglesa, afirma que o desenvolvimento agrícola foi para ela "o fator de arranque fundamental", o pontapé inicial[67]. E. L. Jones é ainda mais categórico: apoiando-se numa história comparativa dos países que chegaram à industrialização, coloca como condição do seu sucesso, em primeira instância, "uma produção agrícola que aumenta mais rapidamente do que a população"[68]. No que diz respeito à Inglaterra, o "período crítico", em sua opinião, vai de 1650 a 1750.

É afastar de antemão os argumentos daqueles que, identificando essencialmente a revolução agrícola com sua mecanização, a vêem suceder e não preceder a revolução do algodão ou mesmo a das ferrovias. É certo que a técnica industrial e mecânica desempenha na vida rural um papel bastante desprezível até em pleno século XIX. A semeadeira de que fala Jethro Tull, em 1733[69], é raramente utilizada (por exemplo em Town e em Coke) no progressivo East Norfolk; em outros lugares só aparece com o século XIX[70]. A máquina debulhadora, movida a cavalos, concebida na Escócia por volta de 1780, tardiamente seguida pela máquina a vapor, certamente não se difundiu rapidamente. Do mesmo modo, a charrua triangular chamada de Rotherham[71], que permitia lavrar com dois cavalos e apenas um homem (em lugar da charrua triangular, com seus seis ou oito bois, um condutor e um lavrador), registrada em 1731, não foi utilizada antes de 1870[72]. Calcula-se até que as culturas novas, incluindo a do *turnip*, o nabo miraculoso que, no século XVII, passou das hortas para os campos, não se propagaram a mais de uma milha por ano, a partir do seu lugar de origem! Por fim, até 1830, o mangual, a foice e a foicinha continuam sendo os instrumentos comuns nas lavouras inglesas[73]. De forma que os progressos da agricultura inglesa *antes da Revolução Industrial*, progressos indiscutíveis[74], não derivam tanto da máquina ou de culturas milagrosas como de novas formas de utilização dos solos, de repetição das lavras, de rotação das culturas que visam simultaneamente eliminar os pousios e promover a pecuária, fonte útil de adubo, e portanto evitar o esgotamento dos solos, de uma atenção à seleção das sementes e das raças ovinas e bovinas, de uma agricultura especializada que aumente os rendimentos — com resultados que variaram de região para região, conforme as condições naturais e as obrigações da troca que nunca são as mesmas. O sistema a que se chega é o que o século XX irá chamar de *high farming*, "uma arte extremamente difícil, cuja base sólida não é mais do que uma longa série de observações.



50. IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES INGLESAS DE TRIGO E DE FARINHA

De modo geral, a Inglaterra come exclusivamente o seu trigo, até cerca de 1760; entre 1730 e 1765, exporta de forma notável para a época (2% da sua produção em 1750, ou seja, 330 000 quarters para uma produção de 15 milhões; um quarter = 2,9 hl); suas importações, que começam em 1760, só farão aumentar, a despeito de uma produção que passa para 19 milhões de quarters em 1800 e 25 em 1820. (Segundo Peter Mathias, The First Industrial Nation, *1969, p. 70)*

Terras com cercas e muito divididas por lavras freqüentes, adubadas com estrumes abundantes e de boa qualidade, semeadas alternadamente de plantas que esgotam e de plantas que melhoram, sem pousios [...], substituindo os cereais, de raiz pivotante que esgota a terra, pois vão buscar sua subsistência a grande profundidade e nada dão ao solo, por plantas herbáceas, rastejantes, que melhoram a terra e se alimentam da sua superfície", como escreveu um observador tardio[75].

Essa transformação, que virá a revelar-se essencial, ocorreu depois de 1650, num momento em que cessou a pressão demográfica, em que o número de pessoas pára de aumentar ou aumenta pouco (talvez na seqüência de uma política consciente de retardamento da idade de casamento). Seja qual for a razão, a pressão demográfica se atenuou. Então, não é contraditório o fato de ser justamente nesse momento, num momento em que a procura se restringe e em que o preço do trigo está em baixa, que a produção e a produtividade aumentam, a inovação se difunde? Mas o paradoxo explica-se bastante bem à luz dos argumentos de E. L. Jones[76]. A procura de cereais manteve-se quase estável, mas, com o crescimento das cidades e o enorme desenvolvimento de Londres, aumentou a procura de carne; a pecuária tornou-se mais rentável do que a cultura do trigo, com tendência a passar à frente. Daí o crescente recurso às plantas forrageiras já conhecidas: trevo, sanfeno, *turnips*, e aos novos métodos de rotação das culturas. O paradoxo está no fato de o acentuado aumento do rebanho, procurado e obtido, fornecer uma maior quantidade de

adubo e aumentar por reflexo o rendimento dos cereais, trigo e cevada, incluídos na rotação. Assim se forma o que Jones chama de um "círculo virtuoso" (o contrário de círculo vicioso), segundo o qual o baixo preço dos cereais leva os lavradores a aplicarem seu esforço na criação de gado, consagrando o sucesso das plantas forrageiras, acarretando ao mesmo tempo um acentuado aumento do número de cabeças, particularmente de ovinos, e uma intensa subida dos rendimentos cerealíferos. A produção de cereais irá aumentar automaticamente na Inglaterra e de modo quase espontâneo, a ponto de ultrapassar as necessidades nacionais. Daí uma queda dos preços dos cereais e um aumento da exportação até cerca de 1760. E. A. Wrigley calculou que o aumento da *produtividade* agrícola, entre 1650 e 1750, foi pelo menos de 13%[77].

Mas o *high farming* teve outro resultado. Como as culturas forrageiras requerem solos leves e arenosos, estes tornam-se as terras ricas da Inglaterra. Passam mesmo a ser cultivados solos considerados magros, desde sempre reservados aos carneiros. Pelo contrário, as terras pesadas e argilosas, até então as melhores para os cereais, pouco adaptáveis às culturas forrageiras, são condenadas pelos baixos preços instaurados pelo alto rendimento cerealífero das suas concorrentes. Vêem-se obrigadas a abandonar a lavoura. Levantam-se protestos. Nos Midlands, em 1680, reclamam-se pura e simplesmente leis que impeçam os melhoramentos agrícolas introduzidos no sul da Inglaterra! No Buckinghamshire, os possuidores dos solos argilosos do vale do Aylesbury pedem que seja proibida a cultura do trevo[78].

As diversas regiões desfavorecidas pelo triunfo das suas vizinhas irão dedicar-se à pecuária, particularmente à criação de animais de tiro ou, quando têm a sorte de se encontrar nas imediações de Londres, aos laticínios. Mas o reequilíbrio faz-se mais ainda no sentido de uma indústria artesanal. É por isso que a partir de 1650, no momento em que John U. Nef registra uma perda de velocidade da *grande* indústria manufatureira que se desenvolvera ao longo do século anterior, vemos, em compensação, crescer uma indústria rural ativa nos moldes antigos mas sempre eficazes do *putting out system*. No fim do século XVII, fim do século XVIII, as rendas se desenvolvem no Devon oriental e muito mais ainda nos condados de Bedford, Buckingham e Northampton; o trabalho da palha para a confecção de chapéus passa do condado de Hertford para o de Bedford; a fabricação de pregos ganha terreno na Birmingham rural; a fabricação de papel, nas colinas de Mendips, onde, em 1712, há mais de 200 fábricas trabalhando, instaladas em antigos moinhos de trigo; as malhas, nos condados de Leicester, Derby e Nottingham, etc.[79]

A "crise do século XVII" correspondeu portanto, na Inglaterra, a uma maturação dos campos bastante lenta e desigual, mas duplamente benéfica para a futura Revolução Industrial: favoreceu a instalação de uma agricultura de alto rendimento que será capaz, renunciando à exportação, de sustentar o violento aumento demográfico depois dos anos 1750; multiplicou, nas regiões pobres, os pequenos empresários e um proletariado mais ou menos habituado às tarefas artesanais, em suma, uma mão-de-obra "maleável e treinada", pronta a responder ao apelo da grande indústria citadina, quando ela surge, no fim do século XVIII. É a essa reserva de mão-de-obra que a Revolução Industrial irá recorrer, e não à mão-de-obra estritamente agrícola, que conserva seus efetivos, contrariamente ao que ainda há pouco tempo se supunha, na esteira de Marx.

Se as coisas no continente europeu se passaram de outro modo, foi provavelmente porque a evolução tão original da agricultura inglesa só é concebível no âmbito de uma propriedade suficientemente extensa: um grande domínio, na época, é de 200 jeiras, ou seja, 80 hectares. E, para que se construísse esse tipo de propriedade, foi necessário que o tenaz regime senhorial desaparecesse, se reformasse, que se transformassem as relações arcaicas entre senhor e rendeiro. Quando a Revolução Industrial se pôs a caminho, há muito isso se consumara na Inglaterra. O grande proprietário[80] passou a viver das suas rendas e vê na terra um instrumento de prestígio social, mas também um instrumento de produção que é vantajoso confiar a rendeiros eficazes (a tradição pretende até que o proprietário, nos maus anos, compense em parte as perdas do rendeiro).Um domínio próspero, arrendado a bom preço, é, além disso, a garantia, para o proprietário, de um crédito fácil de obter quando necessário para outros investimentos, pois é freqüente os proprietários fundiários serem também empresários industriais ou mineiros. Quanto ao rendeiro, tem a garantia de conservar seu arrendamento, quando não legalmente, por convenção; pode portanto investir sem temor[81] e dirigir sua exploração segundo as regras do mercado e da gestão capitalista. A característica principal dessa nova ordem é a ascensão do rendeiro, um verdadeiro empresário, "verdadeiramente gente

Camponesa inglesa a caminho do mercado. Ilustração de um manuscrito de 1623-1625. (British Library)

como deve ser", diz uma testemunha francesa. "Embora peguem na charrua, são, quanto à sua lavoura ou à sua casa, o equivalente da burguesia das cidades."[82] Isso em 1819. Mas três quartos de século antes, em 1745, já um francês o descrevia como um camponês que "goza de uma abundância de todas as comodidades da existência"; o criado "toma chá antes de ir pegar na charrua". E também temos "um camponês no inverno vestido de sobrecasaca", a mulher, a filha vestidas tão galantemente que "as tomaríamos por uma das nossas Pastoras dos Romances"[83]. Impressão não desmentida por uma pequena gravura encantadora que representa uma "camponesa" a caminho do mercado a cavalo, com o cesto dos ovos no braço, mas com sapatos e chapéu de burguesa.

Um francês, Maurice Rubichon, impressionado pelo contraste entre o campo na França e o campo na Inglaterra, descreveu extensamente a organização agrícola britânica. A aristocracia fundiária — duas ou três famílias, calcula ele[84], em cada uma das 10 000 paróquias da Inglaterra — possui mais ou menos um terço do território, dividido em grandes explorações entregues a rendeiros; os pequenos (e por vezes grandes) proprietários independentes, os *yeomen*, detêm outro terço; os camponeses têm pequenas parcelas de terra e têm direitos sobre os terrenos comunais, que representam o último terço das superfícies cultivadas. Esses cálculos propostos por Rubichon têm grandes probabilidades de se aproximar da verdade. O certo é que, muito antes do século XVIII, tudo favorecia a concentração da propriedade fundiária. Mas o pequeno proprietário está mais ou menos condenado a aumentar suas possessões e sobreviver ou a perdê-las mais dia menos dia e tornar-se trabalhador assalariado. Por esse caminho ou pelo sistema das *enclosures* que suprime os bens comunais e facilita o remembramento, a grande propriedade, mais bem adaptada, mais rentável, foi pouco a pouco agrupando as terras em benefício da nobreza fundiária, do grande *yeoman* e do rendeiro. É o contrário da evolução francesa, em que o regime "feudal" ruiu de uma vez, na noite de 4 de agosto de 1789, num momento em que a concentração capitalista mal estava esboçada; a terra ficou então irremediavelmente dividida entre camponeses e burgueses. Maurice Rubichon, admirador irrestrito da ordem rural inglesa, protesta contra essa França que "já antes da Revolução estava recortada em 25 milhões de parcelas" e que "chegou hoje aos 115 milhões"[85]. A culpa será apenas do código de Napoleão? Terá a Inglaterra sido poupada à fragmentação apenas em virtude do direito de primogenitura da nobreza fundiária ou pela instalação de uma agricultura capitalista?

Enfim, não esqueçamos, ao avaliar o papel da agricultura na Revolução Industrial, que o campo, na Inglaterra, associou-se desde muito cedo ao mercado nacional da ilha; preso em suas redes, conseguiu, até o início do século XIX, com as raras exceções que confirmam a regra, dar de comer às cidades e aos aglomerados industriais e constituir o essencial de um mercado interno que é o destinatário prioritário e natural de uma indústria inglesa que está deslanchando. Essa agricultura em progresso foi o cliente por excelência da indústria do ferro. Suas ferramentas — as ferraduras, as relhas de arado, as foices, as foicinhas, as debulhadoras, as grades, os cilindros de esmagar torrões — representam importantes quantidades de ferro; em 1780, podemos calcular essas necessidades, para a Inglaterra, em 200 000 a 300 000 toneladas por ano[86]. Esses números não se aplicam sem discussão à primeira metade do século, período crucial da nossa observação; mas se nesse mo-

mento a importação de ferro proveniente da Suécia e da Rússia não pára de aumentar, não será porque não bastam as capacidades próprias da indústria metalúrgica inglesa e porque a demanda em alta se deve em grande parte à agricultura? Por que o impulso dessa agricultura está então na frente do próprio movimento de industrialização?

O crescimento demográfico

No século XVIII, a população aumenta na Inglaterra tal como aumenta em toda a Europa: 5 835 000 habitantes em 1700; um pouco mais de 6 milhões em 1730; 6 665 000 em 1760. Depois, o movimento acelera-se: 8 216 000 em 1790; 12 milhões em 1820; quase 18 milhões em 1850[87]. As taxas de mortalidade diminuem de 33,37‰ para 27,1‰ em 1800, para 21‰ no decênio 1811-1821, enquanto a taxa de natalidade atinge o nível máximo de 37‰ e até o ultrapassa. Esses valores, que são apenas estimados, variam de um autor para outro, mas sem grandes diferenças[88].

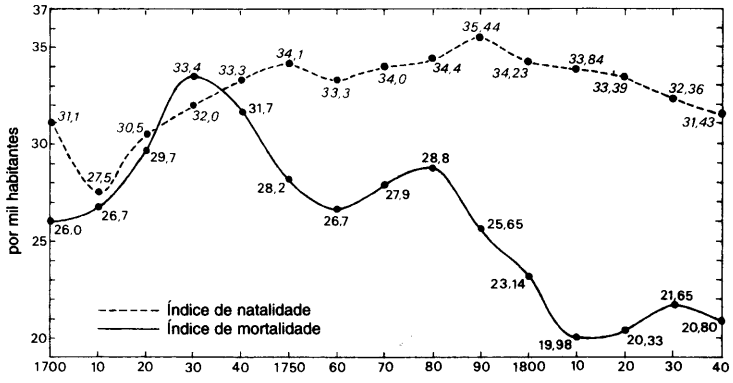
Esse enorme progresso biológico corresponde a campos mais bem cultivados, cidades (todas as cidades) que crescem e aglomerados industriais que surgem a grande velocidade. Os historiadores demógrafos dividiram os condados ingleses em três grupos de referência, comparáveis, em 1701, pelo seu índice de população[89]; em 1831, todos tinham progredido em valor absoluto, mas o grupo dos condados industriais representava 45% da população, contra um terço em 1701; pelo contrário, os condados agrícolas, de 33,3% no início do século XVIII, caíram para 26%. Certos condados tinham progredido a um ritmo verdadeiramente espetacular, o Northumberland e o Durham duplicam sua população, o Lancashire, o Staffordshire, o Warwickshire triplicam a sua[90]. Não há, portanto, possibilidade de erro de análise: a industrialização desempenhou os principais papéis na progressão da população inglesa. Todos os estudos de detalhe confirmam essa impressão. Se considerarmos o grupo etário de 17 a 30 anos, verificaremos que, no Lancashire industrial, 40% das pessoas são casadas em 1800 contra 19% na parte agrícola deste condado, na mesma época. O emprego industrial favorece, portanto, os casamentos precoces. É um acelerador da progressão demográfica.

Uma Inglaterra escura progride, instala-se, com suas cidades fabris e suas casas operárias. Claro que não é a Inglaterra alegre. Depois de muitos outros, Alexis de Tocqueville descreveu-a em suas anotações de viagem: em julho de 1835[91], ele vai a Birmingham, depois a Manchester. Trata-se de enormes cidades, inacabadas, que estão se construindo depressa e mal, sem plano prévio, mas vivas; esse rosário de grandes centros urbanos, compactos, trepidantes, Leeds, Sheffield, Birmingham, Manchester, Liverpool, é a alma do avanço inglês. Se Birmingham ainda tem um aspecto humano, Manchester já é o inferno. De 1760 a 1830, sua população multiplicou-se por dez, passando de 17 000 para 180 000 habitantes[92]. Em falta de lugar, as fábricas, nas colinas, têm 5, 6, até 12 andares. Há palácios e casas operárias semeados ao acaso por toda a cidade. Poças de água e lama por toda parte; para cada rua pavimentada, dez ruelas imundas. Homens, mulheres e crianças amontoam-se em casas sórdidas; nos porões, moram até 15 ou 16 pessoas. Há 50 000 irlandeses

nesse medonho subproletariado típico. O mesmo ocorre em Liverpool, onde Tocqueville nota a presença de "sessenta mil irlandeses católicos". E acrescenta: "A miséria é quase tão grande quanto em Manchester, mas é escondida". Portanto, em todas essas cidades filhas da industrialização, o aumento da população inglesa não bastou para fornecer a massa de operários necessária. A imigração vem em socorro, do País de Gales, da Escócia e mais ainda da Irlanda. E, como a mecanização multiplica as tarefas não especializadas, em todos estes pontos inflamados do desenvolvimento industrial recorre-se ao trabalho das mulheres e das crianças, mão-de-obra dócil, mal paga, como a dos imigrantes.

A Revolução Industrial reuniu portanto todos os efetivos de que necessitava. Os efetivos operários e já os efetivos do "setor terciário", onde os novos tempos criam empregos. Aliás, toda indústria que triunfa, como diz Ernest Labrousse[93], se burocratiza, e é o caso da Inglaterra. Sinal suplementar da abundância de mão-de-obra, uma criadagem pletórica, situação sem dúvida antiga, mas que a Revolução Industrial não fez desaparecer, pelo contrário. No princípio do século XIX, mais de 15% da população londrina é representada pelos criados.

Depois de 1750, portanto, a Inglaterra encheu-se depressa de homens, dos quais não sabe o que fazer. Serão então um peso, um incômodo? Um motor? Uma causa, uma conseqüência? Inútil dizer que são úteis, indispensáveis: são a dimensão humana necessária da Revolução Industrial. Sem esses milhares, esses milhões de homens nada seria possível. Mas não é aí que está o problema, que é de correlação. O movimento demográfico e o movimento industrial são dois enormes processos, eles caminham juntos. Um determina o outro? O problema é que tanto um como outro estão mal registrados nos documentos à nossa disposição. A história demográfica da Inglaterra faz-se através de documentos incompletos do estado civil. Tudo o que afirmarmos estará sujeito a caução e poderá amanhã ser questionado pelas pesquisas, se elas se dedicarem a um vasto trabalho de contagem e de verificação. E poderemos ter a pretensão de seguir exatamente a industrialização,



51. TAXA DE MORTALIDADE E DE NATALIDADE NA INGLATERRA

As duas curvas são traçadas a partir de estimativas válidas, embora diferentes conforme os autores. Seu afastamento sublinha o crescimento da população inglesa a partir os anos de 1730. (Segundo G. M. Trevelyan, English Social History, *1942, p. 361)*

isto é, a curva da produção? Escreve Phyllis Deane: "É lícito pensar que, sem o aumento da produção, a partir de 1740, o aumento concomitante da população teria sido bloqueado pela elevação da taxa de mortalidade implícita no declínio do padrão de vida"[94]. 1740 é realmente, no diagrama da página anterior, o momento da "divergência" entre taxas de natalidade e de mortalidade: ganha a vida. Se estiver correta, esta afirmação muito simples será por si só prova de que a revolução demográfica seguiu o movimento. Pelo menos em grande parte, foi induzida.

A técnica, condição necessária, mas talvez não suficiente

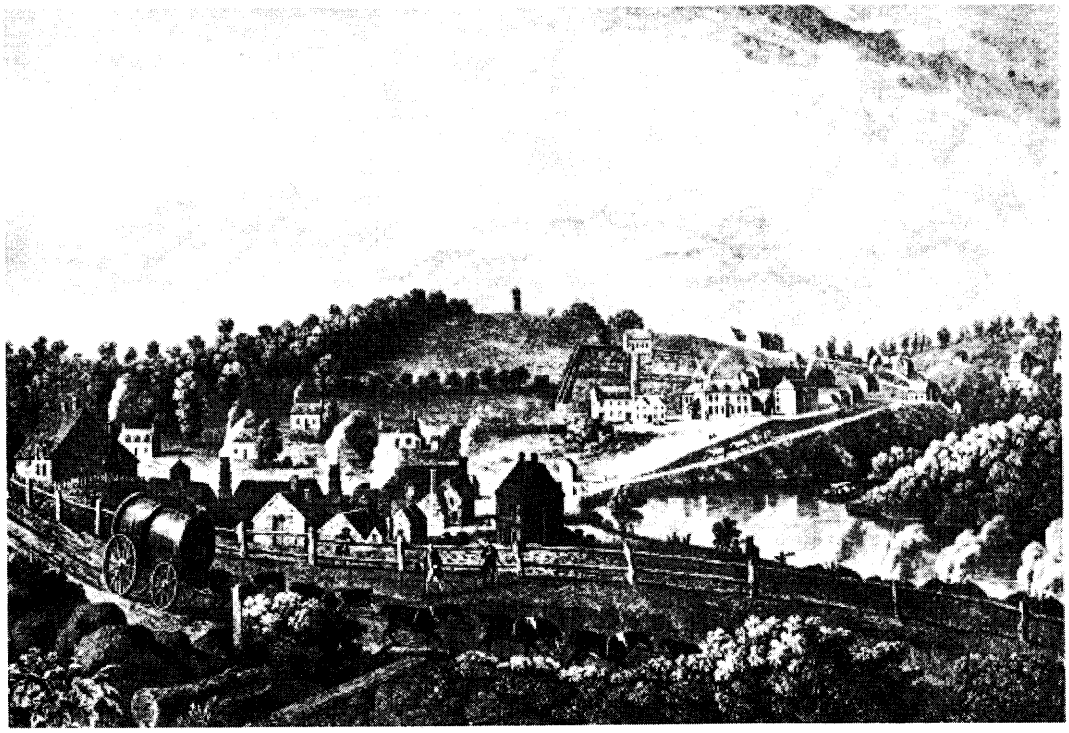
Se há fator que perdeu prestígio enquanto alavanca da Revolução Industrial, esse fator é a técnica. Marx acreditava no seu primado; a historiografia recente tem sólidos argumentos para se recusar a ver nela o *primum mobile*, ou mesmo um *detonador*, para falar como Paul Bairoch. E no entanto a invenção geralmente caminha à frente da capacidade industrial, mas, por isso mesmo, muitas vezes cai no vazio. A aplicação técnica efetiva, por definição, é atrasada em relação ao movimento geral da vida econômica; para intervir nela, precisa esperar ser solicitada e, mais ainda, por uma demanda precisa e insistente.

Assim, no têxtil, as duas grandes operações são a fiação e a tecelagem. Um tear de tecelão exigia, no século XVII, para sua alimentação contínua, o produto de sete ou oito fiandeiros, ou melhor, fiandeiras. Logicamente, era para a fiação, a operação que requer mais mão-de-obra, que deviam voltar-se as inovações técnicas. No entanto, em 1730, é o tear de tecelagem que se vê favorecido pela lançadeira volante de Kay. Mas essa invenção elementar (a lançadeira acionada por uma mola é manobrada à mão) que acelera o ritmo da tecelagem só se propagará depois de 1760, talvez porque precisamente nesse momento são lançadas três inovações, desta vez aceleradoras da fiação e de difusão muito rápida: a *spinning jenny*, por volta de 1765, cujos modelos simples estão ao alcance da oficina familiar; a máquina hidráulica de Arkwright, por volta de 1769; e, dez anos depois, em 1779, a mula de Crampton, assim chamada por combinar as características das duas máquinas precedentes[95]. A fiação vê então seu rendimento decuplicar e aumentam as importações de algodão bruto das Antilhas, das Índias orientais e em breve do Sul das colônias inglesas da América. Mas a claudicação entre as velocidades de fabricação do fio e do tecido não pára até as imediações dos anos 1840. Mesmo quando a máquina a vapor mecaniza a fiação, por volta de 1800, a tecelagem tradicional à mão consegue manter o ritmo, o número de tecelões aumenta, seus salários também. O tear manual só será finalmente destronado depois das guerras napoleônicas, e lentamente, a despeito dos aperfeiçoamentos introduzidos pelas máquinas de Roberts, em 1825. É que, justamente em 1840, não será indispensável, nem mesmo vantajoso (dada a queda acentuada dos salários dos tecelões resultante da concorrência das máquinas e do desemprego) substituí-lo pelo tear mecânico[96].

Paul Bairoch portanto tem razão: "Durante os primeiros decênios da Revolução Industrial, a técnica foi muito mais um fator determinado pelo econômico do que um fator determinante do econômico". As inovações, com toda a evidência,

dependem da ação do mercado: respondem apenas a uma demanda insistente do consumidor. No caso do mercado interno inglês, a média do consumo anual de algodão é, para o período de 1737-1740, de 1 700 000 libras; em 1741-1749, 2 100 000; em 1751-1760, 2 800 000; em 1761-1770, 3 000 000. "Trata-se de quantidades [...] modestas em comparação com as que a Inglaterra consumirá vinte anos mais tarde"; em 1769 (antes do início da mecanização), o consumo representa 300 gramas de algodão por pessoa, o que "permite a produção de uma camisa por ano e por habitante"[97]. Mas isso talvez fosse um limiar, uma vez que, em 1804-1807, atingido esse nível na França, iniciou-se nela a mecanização da indústria algodoeira.

Todavia, embora a demanda crie inovação, ela própria depende do nível dos preços. A Inglaterra possuía na verdade, desde o início do século XVIII, um mercado *popular* completamente pronto para absorver uma quantidade de algodões *indianos* porque eram *a baixo preço*. Defoe, quando critica as extravagâncias da moda dos tecidos estampados, em Londres, indica que, antes das patroas, eram as criadas de quarto que usavam esses algodões de importação. Decerto o mercado inglês se retraiu ao mesmo tempo que a moda fazia subir os preços dos tecidos estampados, mas foi sobretudo asfixiado autoritariamente (mais uma prova do seu vi-



Os altos-fornos de Coalbrookdale, no Shropshire, onde A. Darby utiliza o coque como combustível, pela primeira vez na Inglaterra, em 1709. Note-se porém, nesta gravura de 1758, à direita, na margem do Severn, quatro medas de lenha em combustão para o fabrico de carvão de madeira. No primeiro plano, um grande cilindro metálico, fabricado localmente, é puxado por cavalos. Gravura de Perry e Smith, 1758. (Fototeca A. Colin)

gor) quando o governo inglês proibiu a entrada de algodões indianos na Grã-Bretanha, a não ser para reexportação. Nessas condições, foi talvez menos a pressão da demanda inglesa do que a concorrência dos baixos preços indianos, como afirma K. N. Chaudhuri[98], que aguçou a invenção inglesa, aliás, significativamente, no domínio do algodão não da indústria nacional de grande consumo e de principal demanda, que era a lã e até o linho. A mecanização só muito mais tarde chegará à lã.

O mesmo se aplica à metalurgia inglesa: a incidência do preço sobre a inovação é tão intensa ou talvez mais do que a da própria demanda. Vimos que a fundição a coque, aperfeiçoada por Abraham Darby, foi por ele utilizada nos seus altos-fornos de Coalbrookdale, no Shrospshire, a partir de 1709, mas que nenhum outro empresário o seguiu nesse caminho de meados do século. Ainda em 1775, 45% da produção de ferro fundido em gusas saía de altos-fornos a carvão de madeira[99]. P. Bairoch liga o sucesso tardio do processo a uma pressão maior da demanda, que não oferece dúvidas[100]. Mas Charles Hyde explicou claramente as circunstâncias da adoção com atraso da fundição a coque. Por que ela foi ignorada antes de 1750, durante quarenta anos, nos 70 altos-fornos então em funcionamento na Inglaterra? Por que foram construídos pelo menos 18 altos-fornos novos entre 1720 e 1750 que utilizavam o antigo processo?[101] Simplesmente porque, por um lado, essas empresas eram muito rentáveis, seus altos custos de produção eram *protegidos* por taxas sobre o ferro sueco importado, pela ausência de concorrência de região para região originada pelo preço proibitivo do transporte e por uma próspera exportação de produtos metalúrgicos acabados[102]. Por outro lado, porque os custos de produção aumentavam nitidamente com o uso do coque (cerca de 2 libras por tonelada) e o ferro fundido produzido, mais difícil de afinar, era pouco propício a seduzir os ferreiros se seu preço não fosse inferior ao do mercado[103].

Então por que as coisas mudam depois de 1750, sem que intervenha qualquer outra novidade técnica, e se assiste à construção, em vinte anos, de 27 altos-fornos a coque e ao encerramento de 25 estabelecimentos dos antigos? E por que os ferreiros trabalham cada vez mais as gusas fabricadas a coque? É que o aumento da procura de metal ferroso fez subir acentuadamente o preço do carvão de madeira (que representava cerca de metade do custo da gusa de fundição)[104]. Ao passo que, desde os anos 1730, a fundição a coque beneficiava-se de uma queda do preço do carvão. A situação, portanto, inverteu-se: em 1760, o custo de produção da fundição a carvão de madeira ultrapassa em mais de duas libras por tonelada o preço de custo do processo rival. Mas, nessas condições, é de se perguntar uma vez mais por que o processo antigo se manteve durante tanto tempo, assegurando, ainda em 1775, cerca de metade da produção. Talvez por causa da demanda em alta muito rápida que, paradoxalmente, protegeu o cavalo manco. Uma demanda tal que os preços se mantêm muito altos e os produtores que empregam coque não procuram baixar suas tarifas o suficiente para eliminar seus concorrentes. Isso até 1775. Depois, como a diferença de preço entre as duas qualidades de fundição continuasse a aumentar, rapidamente se generalizou o abandono do carvão de madeira.

Não é portanto a introdução do vapor e da máquina de Boulton e Watt que é responsável pela adoção do coque como combustível dos altos-fornos. Antes de ela se fazer já os dados estão lançados: com ou sem vapor, o coque teria ganho a partida[105]. O que não contradiz o papel do vapor na futura expansão da metalurgia ingle-

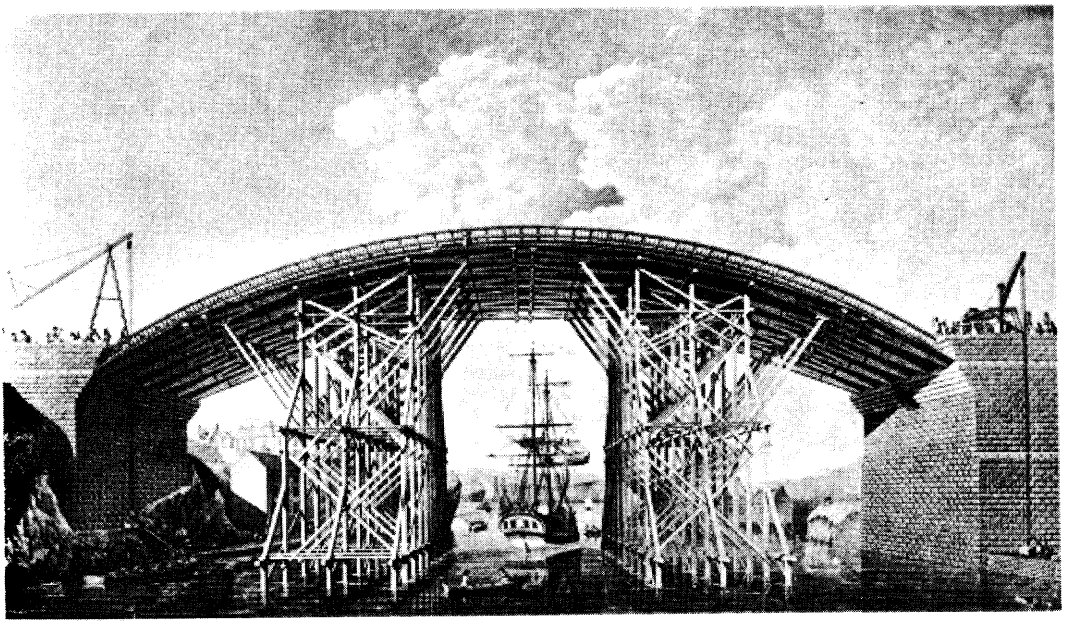
sa: por um lado, ao pôr em ação poderosos foles, permitiu aumentar consideravelmente as dimensões dos altos-fornos; por outro, libertando a indústria metalúrgica da vizinhança obrigatória dos cursos de água, abriu à metalurgia novas regiões, particularmente o Black Country, no Staffordshire, região rica em minério de ferro e em carvão, mas pobre em cursos de água rápidos.

Quase ao mesmo tempo que a fundição, a afinação do ferro liberta-se da servidão e dos altos preços do carvão de madeira. Quando, em 1760, o carvão só era utilizado nas forjas no final do processo para reaquecer e martelar o ferro já afinado, a prática do *potting* introduz o carvão em toda a afinação, por volta de 1780. Logo a produção nacional de barras de ferro aumenta 70%[106]. Mas, mais uma vez, Charles Hyde destrona a vulgata: não é a pudlagem, elaborada ao cabo de vários anos difíceis, de 1784 a 1795, que expulsa o carvão de madeira das forjas. Já era assim[107]. A pudlagem foi, no entanto, o progresso decisivo da metalurgia inglesa, uma revolução ao mesmo tempo da *qualidade* e da *quantidade*, que colocou de repente no primeiro lugar mundial, e por um século, a produção inglesa, até então das mais medíocres, qualitativa e mesmo quantitativamente falando.

Aliás, não é a nova *qualidade* do metal a responsável pelo advento fantástico da máquina, tanto no conjunto da vida quotidiana como na fábrica? Deste ponto de vista, é impressionante seguir, numa história da técnica, as diversas etapas da máquina a vapor. A princípio, madeira, tijolo, pesadas armações, alguns tubos de metal; a partir de 1820, uma floresta de tubulagens. No tempo das primeiras máquinas a vapor, a caldeira e os diferentes elementos submetidos a pressão tinham suscitado uma quantidade de problemas. Já Newcomen tinha construído sua máquina para remediar as falhas da anterior máquina de Savery, cujas juntas estouravam sob a pressão do vapor. Mas a robusta máquina de Newcomen era construída com pilares e um forno de alvenaria, um balancim de madeira, uma caldeira de cobre, um cilindro de latão, tubos de chumbo... lentamente, dificilmente, esses materiais caros vão podendo ser substituídos por ferro fundido ou ferro. O próprio Watt não consegue construir um cilindro estanque nas forjas de Carron, na Escócia. Foi Wilkinson quem resolveu o problema, graças a uma máquina de retificação por ele inventada[108].

Todos esses problemas parecem desaparecer nos primeiros decênios do século XIX, ao mesmo tempo que desaparece a madeira das construções mecânicas e se começa a fabricar uma quantidade de pequenos elementos metálicos, de todas as espécies e feitios, que permitem "suavizar as formas tradicionais da máquina"[109]. Em 1769, John Smeaton tinha construído, para as forjas de Carron, a primeira roda hidráulica com eixo de ferro fundido. Foi um fracasso: o ferro poroso não resistiu ao frio intenso. As rodas de grande diâmetro colocadas em funcionamento no ano anterior, 1768, na London Bridge eram ainda de madeira. Mas em 1817 foram substituídas por rodas de ferro[110].

Decisiva a longo prazo, a metalurgia, portanto, não desempenhou os principais papéis no século XVIII. Escreve David Landes: "A indústria do ferro recebeu mais atenção [por parte dos historiadores] do que merece na gênese da Revolução Industrial"[111]. Sem dúvida alguma, se nos ativermos literalmente à cronologia. Mas a Revolução Industrial é um processo contínuo que teve que se inventar a cada passo do seu percurso, que está como que na expectativa da inovação que irá chegar, que



A partir dos últimos anos do século XVIII, o ferro começa a substituir a madeira na Inglaterra. Ponte sobre o Wear, em Sunderland, construída em 1796. (British Museum)

deverá chegar. A adição está sempre incompleta. E o último progresso é que justifica, que dá sentido aos que o precederam. O carvão, o coque, a fundição do ferro, o aço são personagens muito importantes. Mas, afinal, o vapor justifica-os de certo modo — o vapor, que também demorou a encontrar seu verdadeiro lugar com a máquina rotativa de Watt, à espera das estradas de ferro. Para o ano de 1840, quando já está realizado o primeiro espetáculo da Revolução Industrial, Émile Levasseur[112] calcula um cavalo-vapor equivalente a 21 homens, e que a França tinha, nesta conta, um milhão de escravos de um tipo especial, total destinado a aumentar exponencialmente. Em 1880, eleva-se a 98 milhões, isto é, duas vezes e meia a população da França. O que dizer da Inglaterra!

Não "minorar" a revolução do algodão

Levantar de cortinas para a Revolução Industrial inglesa, o *boom* algodoeiro foi um tema de predileção dos historiadores. Mas isso era ontem. E as modas passam. O algodão sofreu com as novas pesquisas. Hoje, tende-se a ver nele um personagem muito modesto; afinal, a massa global da produção algodoeira mede-se em milhões de libras, o carvão em milhões de toneladas. Em 1800, pela primeira vez, o algodão bruto trabalhado na Inglaterra ultrapassa os 50 milhões de libras, isto é, cerca de 23 000 toneladas; é, em peso, diz E. A. Wrigley, mais ou menos "a produ-

ção anual de 150 mineiros numa mina de carvão"[113]. Por outro lado, como as inovações da indústria algodoeira se situam na longa série de mudanças específicas das velhas indústrias têxteis (lã, algodão, seda, linho), postas em ação já antes do século XVI, tudo leva a pensar que a indústria algodoeira pertence ao *Ancien Régime* ou, como diz John Hicks, que ela é "um último capítulo da indústria antiga mais do que o princípio da nova, como se costuma apresentá-la". Em última análise, não poderíamos imaginar um progresso semelhante na Florença do século XV?[114] É um pouco no mesmo espírito que Ernest Labrousse, por ocasião do Colóquio de Lyon (outubro de 1970), qualificava a preciosa lançadeira de Kay, tão admirada no seu tempo, como "brinquedo mecânico de criança"[115]. Uma revolução, portanto, sem grandes meios modernos. A leveza e o valor relativo do algodão permitem-lhe utilizar os transportes tais como existem e a modesta força das rodas hidráulicas nos Apeninos e em outras regiões. Só no final da sua expansão a indústria algodoeira, para escapar à inconstância e à escassez de quedas de água disponíveis, recorreu à máquina a vapor, mas não foi por isso que ela foi inventada. Enfim, a indústria têxtil sempre exigiu mais mão-de-obra do que capitais[116].

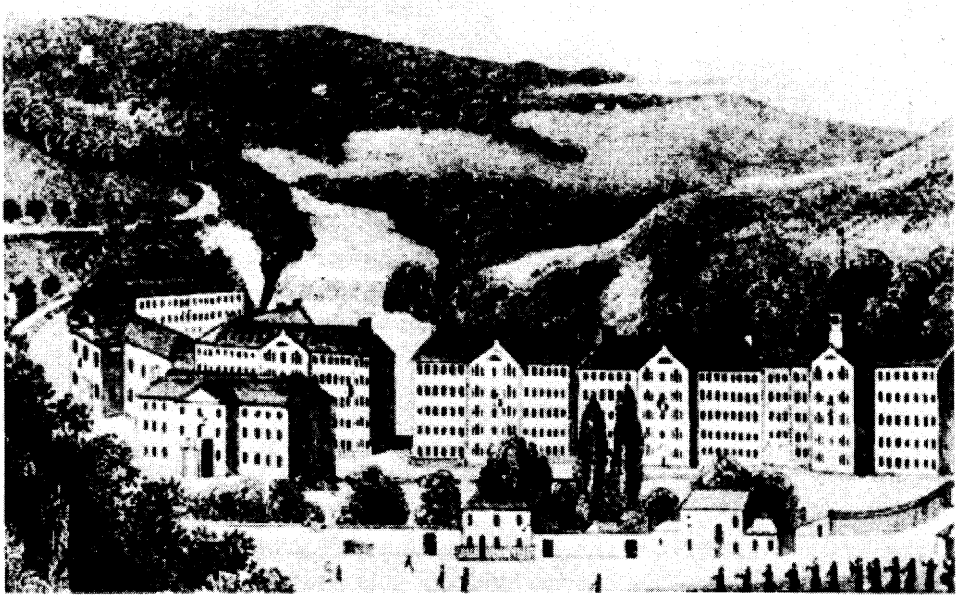
Deve-se então aceitar o rótulo de John Hicks: uma revolução do *Ancien Régime*? Apesar de tudo, acontece que a revolução do algodão se distingue de todas as revoluções anteriores por um fato crucial: ela triunfou; não submergiu num retorno à estagnação da economia; inaugura um crescimento prolongado que acabará por ser um "crescimento contínuo". E, "na primeira fase da industrialização britânica, nenhuma indústria teve importância comparável"[117].

O verdadeiro perigo seria "minorar" a revolução do algodão. É certo que ela demora a se desprender de preliminares muito mais longas do que se costuma afirmar, uma vez que desde o século XII se trabalhava o algodão na Europa. Mas o fio extraído dos fardos importados do Levante era pouco sólido quando era bastante fino. Portanto, não se utilizava sozinho, mas como simples fio de trama associado a uma urdidura de linho. Esse tecido "misto" era o fustão, o *Barchent* das cidades alemãs, a *Fustian* da Inglaterra, um parente pobre de aspecto grosseiro, e no entanto bastante caro, ainda por cima difícil de lavar. Por conseguinte, quando, no século XVII, o comércio importa para a Europa não apenas a matéria-prima mas metros e metros de tecidos estampados da Índia, maravilhosos tecidos só de algodão, de preço módico, muitas vezes de belos coloridos que, ao contrário daqueles da Europa, resistiam à lavagem, foi uma verdadeira descoberta. E logo se segue uma conquista maciça da Europa, tendo os barcos da Companhia das Índias por veículos e a moda por cúmplice. Para defender suas indústrias têxteis, mais ainda os tecidos de lã do que os fustões, a Inglaterra, em 1700 e 1720, a França em 1686, proíbem a venda, em território nacional, dos tecidos da Índia. Estes continuam porém a chegar, em princípio para reexportação, mas o contrabando dedica-se a eles de alma e coração, eles estão em toda parte, para gáudio dos olhos e satisfação de uma moda tenaz, que zombava das proibições, das rusgas da polícia e das apreensões de mercadorias.

A revolução do algodão na Inglaterra, depois muito rapidamente à escala européia, foi, na realidade, primeiro uma imitação, depois uma vingança: alcançar a indústria indiana e depois a ultrapassar. Tratava-se de fazer igualmente bem e mais barato. Mais barato só seria possível com a máquina, a única coisa capaz de fazer

concorrência ao artesanato indiano. Mas o sucesso não foi imediato. Foi necessário esperar pelas máquinas de Arkwright e Crampton, por volta de 1775-1780, para obter um fio de algodão ao mesmo tempo fino e resistente, parecido com os fios da Índia e que se pudesse usar para tecer exclusivamente em algodão. O mercado dos tecidos indianos passa então a sofrer a concorrência da nova indústria inglesa — um enorme mercado, o da Inglaterra e das ilhas Britânicas, o da Europa (que as indústrias nacionais vão no entanto disputar), o da costa da África, onde se troca o escravo negro por peças de tecido, e o enorme mercado da América colonial, para não falar da Turquia, do Levante e da própria Índia. O algodão sempre foi antes de tudo uma mercadoria de exportação: em 1800 representava um quarto do total das exportações britânicas; em 1850, metade[118].

Todos esses mercados externos, conquistados um após o outro, que se associam ou se suplementam ao sabor das circunstâncias, explicam o fantástico aumento da produção: 40 milhões de *yards* em 1785, 2025 milhões em 1850![119] Ao mesmo tempo, baixava o preço do produto acabado, do índice 550, em 1800, para o índice 100, em 1850, enquanto o trigo e a maior parte dos gêneros alimentícios mal diminuíam um terço no mesmo espaço de tempo. A margem de lucro, fantástica na origem ("nem 5%, nem 10%, mas centenas e milhares por cento de lucro", dirá mais tarde um político inglês)[120] diminui drasticamente. Todavia, a inundação dos mercados mundiais é tal que compensa a diminuição da taxa de lucro. "Os lucros

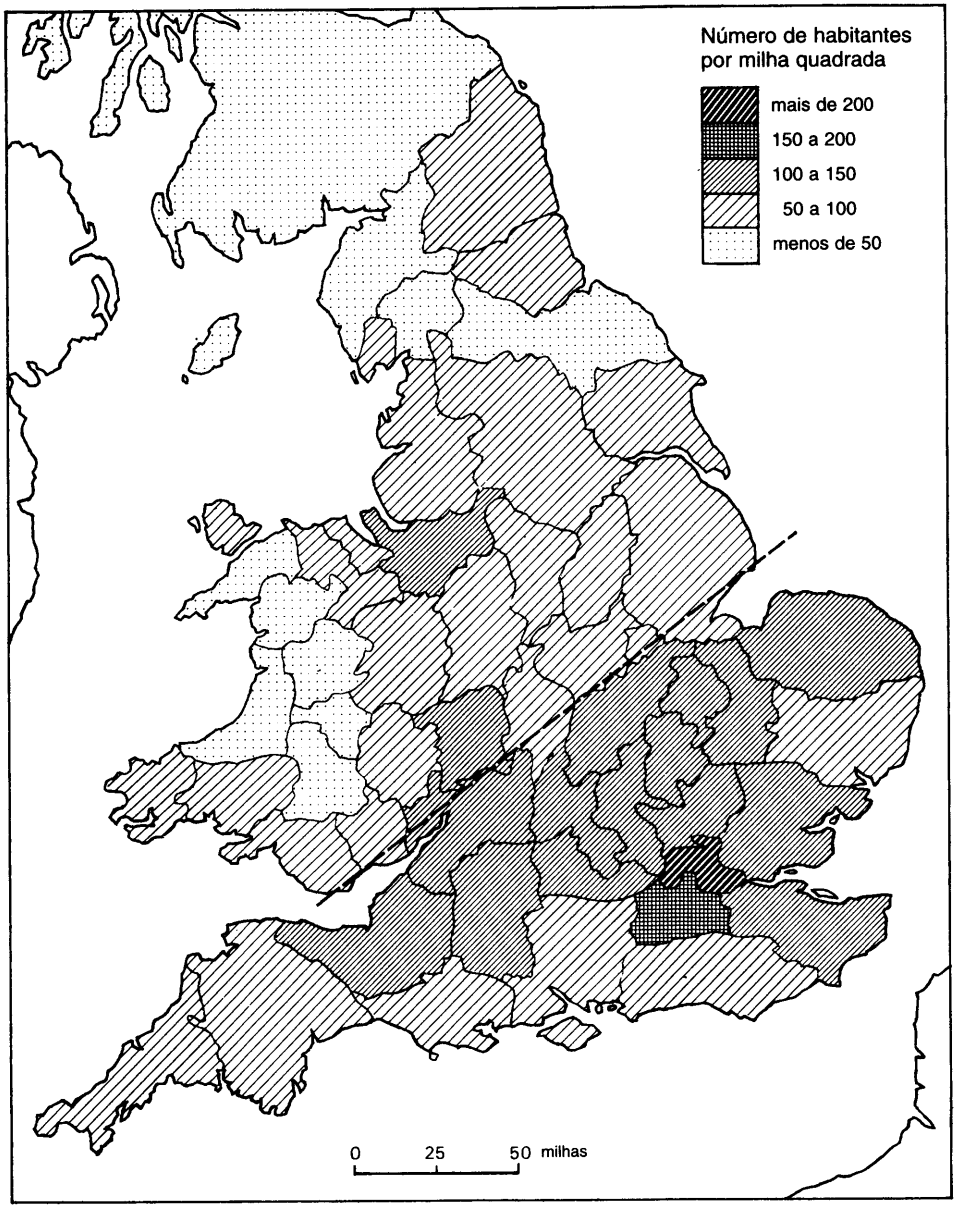


Fiação de algodão de Robert Owen, em New Lanark, a sudeste de Edimburgo, fim do século XVIII — início do século XIX. A Escócia seguiu de perto a industrialização inglesa. (Documento C. Smout)

são ainda suficientes para permitirem uma grande acumulação de capital na manufatura", escrevia um contemporâneo em 1835[121].

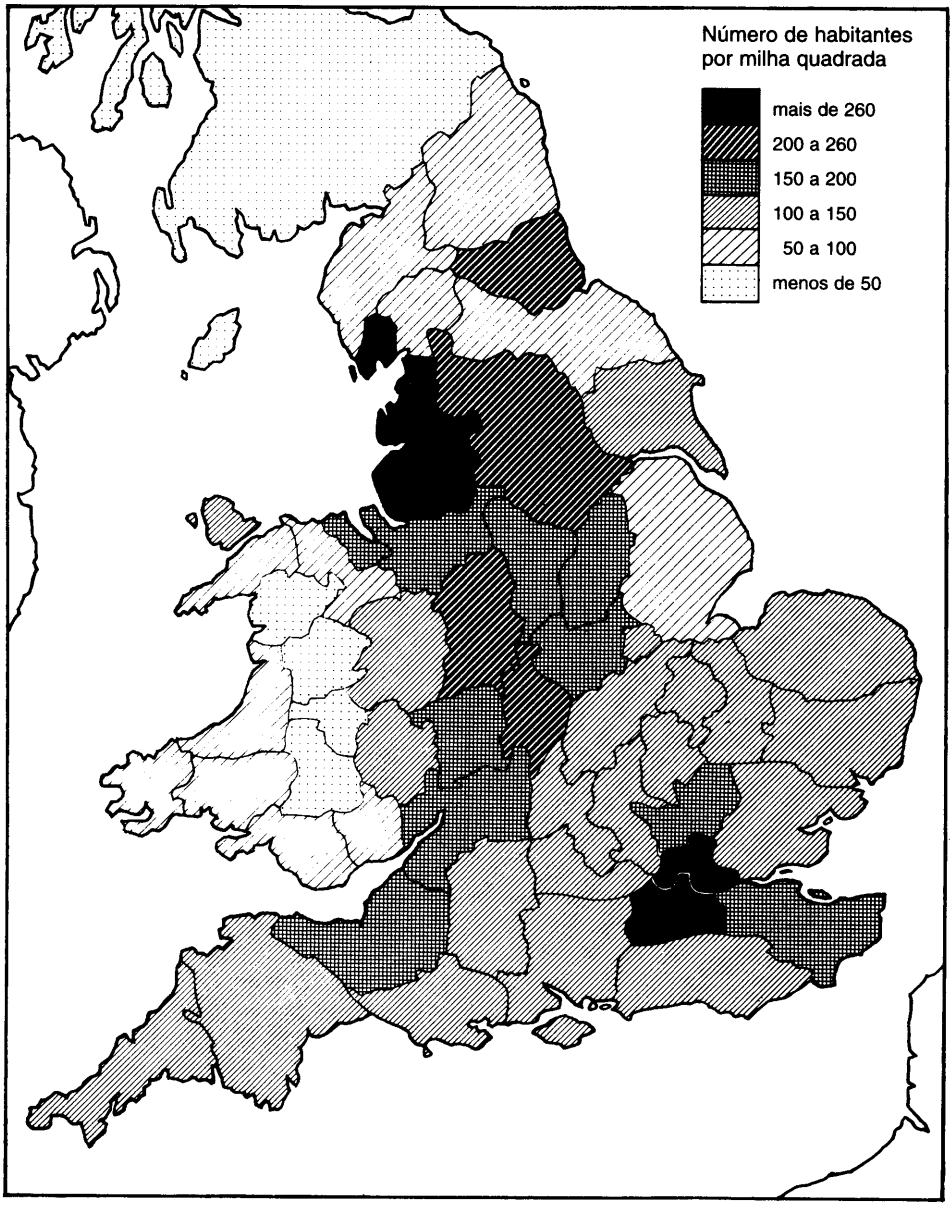
Se houve um *take off* depois de 1787, o algodão foi efetivamente o responsável. Eric Hobsbawm observa mesmo que o ritmo da sua expansão mede com bastante continuidade o de toda a economia britânica. As outras indústrias sobem ao mesmo tempo, seguem-no em sua queda quando ele desmorona. E isso até o século XX[122]. Aliás, a indústria algodoeira inglesa dá uma impressão de poder sem precedentes a todos os contemporâneos. Por volta de 1820, quando as máquinas estão prestes a conquistar também a tecelagem, o algodão é já, por excelência, a *steam industry*, a grande utilizadora do vapor. Em 1835, emprega pelo menos 30 000 HP fornecidos pelo vapor contra 10 000 provenientes da energia hidráulica[123]. Para medir a força do recém-chegado, bastaria considerar o enorme desenvolvimento de Manchester, uma cidade moderna, com "suas centenas de fábricas de cinco ou seis andares [e mais], cada qual sobrepujada por uma imensa chaminé e um penacho de fumaça preta"[124], submetendo a seu controle as cidades vizinhas, inclusive o porto de Liverpool, ainda ontem o grande porto negreiro da Inglaterra, que se torna a principal porta de entrada do algodão bruto, sobretudo do algodão dos Estados Unidos[125]. Em comparação, a velha e gloriosa indústria da lã teve sempre algo de arcaico. Evocando, em 1828, velhas recordações, um fabricante inglês lembra a época em que o surgimento da *jenny* nas famílias de fiandeiros relegara ao celeiro as velhas rocas e convertera toda a mão-de-obra ao algodão, por volta de 1780: "A fiação da lã tinha desaparecido por completo e a do linho quase também: o material utilizado quase universalmente era o algodão, o algodão, o algodão"[126]. A *jenny* adaptou-se depois à indústria da lã, mas a mecanização total se fará com uns trinta anos de atraso com relação à do algodão[127]. Foi em Leeds (que substituiu Norwich como capital da lã) que a fiação (não a tecelagem, claro) começou a mecanizar-se, mas em 1811 a indústria é ainda artesanal e rural. Conta Louis Simond: "O mercado de tecidos [de Leeds] é um grande edifício e um grande mercado quadrado disposto em redor de um pátio e à prova de fogo, sendo as paredes de tijolos e o chão de ferro. Dois mil e seiscentos fabricantes do campo, meio agricultores, meio tecelões, realizam suas vendas duas vezes por semana e apenas uma hora de cada vez. Cada um tem seu compartimento ao longo das paredes de uma longa galeria. [...] As peças de tecido estão empilhadas atrás deles, que têm à mão as amostras. Os compradores passam em revista as duas filas, comparando as amostras, e a cotação dos preços estabelece-se quase uniformemente, as transações logo se concluem. Com poucas palavras e sem perda de tempo, fazem-se muitos negócios"[128]. Não há dúvida: estamos ainda na época da pré-indústria. Quem manda no jogo é o comprador, o mercador. Portanto, a lã não seguiu a revolução industrial do algodão. Também a cutelaria, a quinquilharia, em Sheffield e em Birmingham, permanecem ligadas a numerosas pequenas oficinas. Sem contar as inúmeras atividades arcaicas, das quais algumas sobreviverão até o século XX[129].

Depois da revolução do algodão, durante muito tempo à frente do movimento, virá a do ferro. Mas a Inglaterra das estradas de ferro, dos vapores, de diversos bens de equipamento, que exigirá enormes investimentos dotados de lucros exíguos, essa Inglaterra não resultou do dinheiro maciçamente acumulado no país? Então, mesmo que o algodão não tenha tido *diretamente* um grande papel na explosão me-



52. AS DUAS INGLATERRAS EM 1700

A distribuição da população e da riqueza organiza-se segundo uma linha que vai de Gloucester, pelo baixo Severn, a Boston, nas margens do Wash. (Segundo H. C. Darby, op. cit., *p. 524)*



53. A NOVA DISTRIBUIÇÃO DO ESPAÇO INGLÊS EM 1800

Rápido crescimento demográfico da Inglaterra pobre, que se torna a Inglaterra da indústria moderna (Ibid., *p. 525).*

cânica e no advento da grande metalurgia, os lucros do algodão por certo pagaram as primeiras despesas. Um ciclo impulsiona outro.

A vitória do comércio longínquo

Tratando-se da Inglaterra do século XVIII, não é excessivo falar de uma *revolução comercial*, de uma verdadeira explosão mercantil. Durante esse século, as indústrias que trabalham só para o mercado nacional vêem sua produção passar do índice 100 para o índice 150; mas as que trabalham para exportação passam de 100 para 500. É claro que o comércio externo é de longe o que corre na frente. Evidentemente, essa "revolução" está por explicar e essa explicação implica nada menos que todo o mundo. Quanto a suas ligações com a Revolução Industrial, são estreitas e recíprocas: as duas revoluções prestam-se uma poderosa ajuda mútua.

A sorte inglesa fora da ilha é a constituição de um enorme império mercantil, isto é, a abertura da economia britânica à mais vasta unidade de troca do mundo, do mar das Antilhas até a Índia, até a China e as costas da África... Se dividirmos em dois essa enorme superfície, Europa de um lado, ultramar do outro, teremos oportunidade de compreender melhor a gênese de um destino apesar de tudo singular.

Das duas partes do ano de 1760, quando o comércio britânico e o comércio mundial praticamente nunca deixam de estar em alta, as trocas que alimentam a Inglaterra baixam relativamente no sentido da vizinha Europa e aumentam no plano dos tráficos ultramarinos. Se contabilizarmos o comércio britânico com a Europa a três colunas — importações, exportações e reexportações — verificaremos que só neste último capítulo, o das reexportações, a parte reservada à Europa é preponderante e quase estável ao longo do século XVIII (1700-1701: 85%; 1750-1751: 79%; 1772-1773: 82%; 1797-1798: 88%). O mesmo não ocorre com as importações européias para a Inglaterra, cuja quota-parte baixa regularmente (66%, 55%, 45% e 43% para as mesmas datas); a das exportações de produtos britânicos para o continente cai ainda mais (85%, 77%, 49%, 30%[130]).

É significativo esse duplo recuo; o centro de gravidade do comércio inglês tende de certo modo a se afastar da Europa, enquanto aumentam seus tráficos com as colônias da América (em breve os Estados Unidos) e com a Índia, sobretudo depois de Plassey, o que vai ao encontro de uma observação bastante arguta do autor de *Richesse de la Hollande* (1778)[131], que talvez seja a explicação correta. Para Accarias de Sérionne, com efeito, a Inglaterra, prejudicada pela alta interna de seus preços e de sua mão-de-obra, fazendo dela o país mais caro da Europa, já não pode conter a concorrência francesa e holandesa nos mercados próximos da Europa. Ela foi ultrapassada no Mediterrâneo e nas Escalas do Levante, na Itália, na Espanha (pelo menos em Cádiz, pois, relativamente à América espanhola, Albion defende-se muito bem a partir dos "portos francos" da Jamaica). Todavia, há dois pontos decisivos da Europa onde a Inglaterra está à frente: Portugal, que é uma de suas velhas e sólidas conquistas, e a Rússia, onde assegura os abastecimentos indispensáveis à sua marinha e à sua indústria (madeira, mastros, cânhamo, ferro, pez, alcatrão). Reforçando um pouco as linhas da nossa explicação, a

Inglaterra já não está ganhando na Europa, até está regredindo; mas está triunfando no resto do mundo.

Será preciso analisar atentamente esse triunfo. De modo geral, percebe-se como a Inglaterra "marginalizou" seu comércio. Na maioria das vezes, conseguiu-o pela força: na Índia em 1757, no Canadá em 1762, na costa da África ela derruba seus rivais[132]. Mas não só, nem sempre pela força, pois os Estados Unidos, quando se tornam independentes, só fazem aumentar em enormes proporções as suas compras (não suas vendas) à antiga metrópole[133]. Também as guerras européias, a partir de 1793-1795, serviram a Inglaterra, obrigaram-na a tomar conta do mundo, enquanto a Holanda e a França eram eliminadas do jogo mundial. Escreve um contemporâneo francês que viveu na Inglaterra durante as guerras da Revolução e do Império: "Sabe-se que nenhum país, nos quatro cantos do mundo, pôde fazer comércio durante esses dez anos (1804-1813) sem o beneplácito da Inglaterra"[134].

Vemos claramente as vantagens que a Inglaterra encontrava ao acentuar suas trocas nos países da "periferia" que eram a reserva da economia-mundo dominada por ela. Seus altos preços internos, que a incitam a modificar seus meios de produção (as máquinas surgem porque o homem é caro demais) levam-na também a se abastecer de matérias-primas (e mesmo de produtos diretamente vendáveis à Europa) nos países de preços baixos. Mas não será assim por causa da vitória que o comércio inglês, apoiado na primeira frota do mundo, adquiriu sobre a distância? Não há no mundo um único país, inclusive a Holanda, em que a divisão do trabalho no domínio da navegação tenha progredido como na Inglaterra, quer se trate da construção naval, da equipagem, do bota-fora ou do mundo dos seguros marítimos. Lançar os olhos aos cafés onde se reúnem os seguradores, o *Jerusalem*, o *Jamaica*, o *Sam's* e, depois de 1774, o novo *Lloyd's Coffee*, no Royal Exchange, nos ensina mais do que uma longa dissertação: os corretores de seguros, com as ordens dos seus clientes, vão de uma seguradora para outra obter as participações necessárias. Até os estrangeiros sabem onde os encontrar[135]. O *Lloyd's* é um maravilhoso centro de notícias e informações. Os seguradores sabem mais da posição dos navios que seguraram do que seus proprietários. Freqüentemente jogam com segurança.

Mas também a Inglaterra, ao abrigo da sua frota, joga com segurança. Não há necessidade de voltar a falar, depois que tantos já o fizeram, em como, durante as guerras revolucionárias e imperiais, ela conseguiu forçar a vigilância e a hostilidade relativas de uma parte do continente europeu que a França tentou fechar à sua rival. Encontra sempre brechas: Tonningen, na Dinamarca (até 1807), Emden e Heligoland (até 1810); uma é abandonada, abre-se outra[136]. E o comércio inglês em escala mundial prossegue, imperturbável, funcionando nas suas rotinas. A *East India Company*, durante as guerras napoleônicas, continua importando para a Inglaterra, com confiança, tecidos de algodão das Índias: "Milhares de fardos de algodão estavam desempregados (*sic*) nos armazéns da Companhia havia dez anos, quando se decidiu dá-los aos guerrilheiros espanhóis" para fazerem calças e camisas[137].

Claro que a revolução comercial não basta para explicar a industrial[138]. Nenhum historiador, porém, negará a incidência da expansão comercial sobre a economia inglesa, que ela contribuiu para elevar acima de si própria. Mas muitos a minimizam. O problema liga-se profundamente ao áspero debate entre aqueles que explicam o crescimento capitalista apenas pelas virtudes de uma evolução *interna* e

Porto de Bristol. Broad Quay *no princípio do século XVIII. Museum of Bristol City Art Gallery. (Clichê do museu)*

os que a vêem construída, a partir do exterior, por uma exploração sistemática do mundo — debate sem solução porque ambas as explicações são corretas. Já os contemporâneos admiradores da Inglaterra inclinavam-se para a primeira explicação. Em 1812, Louis Simond escreve: "É preciso procurar as fontes da riqueza da Inglaterra na grande circulação interna, na grande divisão do trabalho e na superioridade das máquinas"[139]. "Suspeito que se exagera... a importância do comércio que a Inglaterra faz fora."[140] Uma outra testemunha escreve até: "A idéia comum de que a Inglaterra deve sua riqueza ao seu comércio com o estrangeiro é [...] tão falsa quanto forte, como são todas as idéias comuns"[141]. E acrescenta com segurança: "Quanto ao comércio com o estrangeiro, não tem qualquer importância para nenhum Estado, nem mesmo para a Inglaterra, digam o que disserem os profundos políticos que fizeram a descoberta do sistema continental". O "sistema" é o Bloqueio continental, uma asneira, pensa o autor, Maurice Rubichon, um francês que detesta tanto a França imperial quanto a França revolucionária. Pois não era uma loucura golpear a Inglaterra em seu comércio? Loucura bloquear o continente? Loucura ter, em 1798, lançado a frota e o melhor exército da França no Egito, no inacessível caminho da Índia? Loucura e perda de tempo, porque, continua o nosso comentarista, o que a Inglaterra recebe das Índias? Quando muito uns trinta barcos, e "metade do seu conteúdo se compõe de água e provisões necessárias à tripulação para uma viagem de tão longo curso".

Mas, se essas idéias absurdas circulam, não será porque, como Cantillon, muitas pessoas pretendem que não há balança comercial favorável ou desfavorável: o que um país vende só pode ser equivalente ao que ele compra, segundo um belo equilíbrio que Huskinsson, futuro presidente do *Board of Trade*, chama "*the Interchange of reciprocal and equivalent benefits*"[142]; e será preciso dizer que o comércio não está, para a Inglaterra — na Irlanda, na Índia, nos Estados Unidos e nos outros lugares — sob o signo da troca equivalente?

É verdade que, se os dados que possuímos, a partir dos documentos alfandegários, permitem avaliar bastante bem o volume crescente do comércio inglês, não permitem calcular a balança comercial inglesa. Phyllis Deane[143] explica-o numa longa análise que é impossível resumir aqui. Quanto às estimativas, poderiam levar a pensar numa balança pouco vantajosa, até negativa. Reencontramos aqui a discussão já abordada a propósito da balança comercial da Jamaica ou das Antilhas francesas. Com efeito, os números de alfândega, além dos seus defeitos intrínsecos, referem-se apenas às mercadorias que saem ou entram nos portos ingleses. Não registram os movimentos de capitais nem o comércio negreiro, que, sendo "triangular", opera fora do seu controle, nem o frete ganho pela marinha nacional, nem os retornos em dinheiro dos plantadores da Jamaica ou dos nababos da Índia, nem os lucros do *country trade* do Extremo Oriente...

Nessas condições, será válido o argumento, uma vez reconhecida a inegável importância e a crua desproporção do comércio externo, de minimizar a sua importância relativa comparando a massa das trocas internas com a das trocas externas? Já D. Macpherson, em *Annals of Commerce* (1801)[144], estimava a primeira em duas ou três vezes a segunda[145], e, mesmo na ausência de números seguros, a superioridade da circulação interna não oferece dúvidas. Isso de modo algum resolve o problema, já o disse e não retomarei aqui a discussão sobre o significado relativo do

comércio longínquo e do comércio interno. Mas, no que se refere ao crescimento e à Revolução Industrial ingleses, a importância do comércio interno de modo algum exclui a importância do comércio externo. O simples fato de a indústria britânica, ao longo do século XVIII, ter aumentado suas produções de exportação em cerca de 450% (índice 100 em 1700, 544 em 1800), e em apenas 52% (100 em 1700, 152 em 1800) sua produção para uso interno, diz bastante sobre o papel do mercado externo na produção britânica. Depois de 1800, esse papel não parou de crescer: de 1800 para 1820, as exportações propriamente britânicas aumentam 83%[146]. Para a Revolução Industrial, os dois impulsos, interno e externo, os dois multiplicadores conjugam-se. Um não passa sem o outro.

Acho até bastante pertinente o raciocínio de um historiador indiano, Amalendu Guha[147], que, em vez de comparar as massas, pretende comparar os *excedentes*: por exemplo, excedentes tirados pela Inglaterra da Índia e excedentes da poupança inglesa consagrados ao investimento. Segundo diversos cálculos, os investimentos ingleses seriam de cerca de 6 milhões de libras em 1750 (5% do PNB) e 19 milhões em 1820 (7%). Diante desses números, serão pouca coisa os 2 milhões de libras tirados anualmente da Índia entre 1750 e 1800? Não sabemos como esses dinheiros, os excedentes da Índia (especialmente o dinheiro dos nababos), se distribuía na economia inglesa. Mas não ficaram perdidos nem inativos. Aumentam o nível da riqueza da ilha. Ora, é nesse nível que flutuam os sucessos ingleses.

Multiplicação dos transportes internos

Fosse qual fosse o papel de acelerador do comércio externo, já falamos demais de mercado nacional nesta obra[148] para desconhecermos sua importância.

Aliás, se admitirmos, de modo geral, que o comércio interno representa duas ou três vezes o valor do comércio externo[149], sendo este em média (deduzidas as exportações)[150], entre 1760 e 1769, de 20 milhões de libras, calculando os lucros em 10% do total[151], estaremos diante de 4 a 6 milhões de lucro por ano, ou seja, uma soma enorme. A Revolução Industrial está diretamente ligada a essa ativa economia de circulação. Mas por que foi ela, na Inglaterra, tão precoce?

Já o explicamos em parte pelo papel centralizador e revolucionário de Londres, pela multiplicação dos mercados e pela generalização de uma economia monetária que penetra tudo, pela amplitude das trocas que implicavam tanto as feiras "gordas" tradicionais como a confluência que durante muito tempo mantém a feira inigualável de Stourbridge, ou pela atividade das cidades-mercados dispostas em auréola em torno de Londres, ou pelos grandes mercados especializados no próprio interior da capital e pela multiplicação de intermediários que acarreta uma redistribuição dos rendimentos e dos lucros por um número cada vez maior de participantes, como Daniel Defoe bem observou. Em suma, por uma sofisticação e uma modernização das relações que tendem a funcionar cada vez mais por si. E, finalmente, pela proliferação dos meios de transporte, proliferação essa que se adianta às exigências dos tráficos para depois garantir seu desenvolvimento[152].

Também aqui voltamos a encontrar um problema já tratado nesta obra. Mas não deixa de ser útil revê-lo a propósito do maravilhoso exemplo que é a circulação inglesa. Esta é lançada, assegurada acima de tudo por uma enorme cabotagem de porto em porto. O mar, deste ponto de vista como de muitos outros, é a primeira possibilidade da ilha inglesa. A cabotagem, os *colliers*, representam três quartos da frota britânica e utilizam, no mínimo, em 1800, 100000 marinheiros[153]. Nessas condições, a cabotagem é a escola que forma o essencial das tripulações que a Inglaterra utiliza como se sabe. Tudo circula pelos tráficos costeiros, trigo em quantidade, mais ainda o carvão de Newcastle, da foz do Tyne até ao estuário do Tâmisa. Ao longo das costas inglesas, uns vinte portos ativos mantêm trocas quase contínuas, uns admiravelmente situados e de fácil acesso, outros utilizados porque é preciso, a despeito das dificuldades que apresentam. Os da Mancha, que oferecem bons refúgios, são também (como observa Daniel Defoe) o domínio, ou pelo menos um domínio do "*smuggling and roging*"[154], do contrabando e do embuste.

A segunda possibilidade da circulação inglesa é a água doce dos rios. A importância industrial e comercial de Norwich, tão longe da costa, vem do fato de ser diretamente acessível a partir do mar, "*without lock or stops*", sem eclusas nem interrupções[155]. T. S. Willan demonstrou, num livro breve e preciso como sempre[156], a importância revolucionária da utilização da navegação fluvial que leva os navios do mar, ou pelo menos as mercadorias que eles transportam, até o interior das terras, e que depois se liga a essa espécie de rio marítimo que a cabotagem forma em torno da ilha.

Os rios navegáveis da Inglaterra, geralmente lentos, já não eram utilizados, a partir de 1600, tal como a natureza os oferecera. Por causa do carvão e das outras mercadorias pesadas demandadas pelas cidades (particularmente os materiais de construção), foram sendo melhorados, seus percursos navegáveis prolongados, alguns dos seus meandros cortados, foram instaladas eclusas. A eclusa, garante mesmo T. S. Willan, é uma descoberta que se deve colocar quase à altura da descoberta do vapor[157]. A retificação dos rios foi uma espécie de aprendizagem prenunciadora dos canais: estes, a princípio, só farão prolongar ou ligar entre si os caminhos oferecidos pelos rios. Mas, em contrapartida, certos rios só serão retificados (para não dizer canalizados) no momento em que tiverem um papel a desempenhar na ligação dos canais recém-construídos.

Assim, a febre dos canais não é nem poderia ser uma verdadeira febre, mas uma especulação, uma especulação infeliz uma vez em cada duas, o que também quer dizer feliz uma vez em cada duas, sempre que o traçado tivesse sido criteriosamente escolhido, que o carvão, decisivo, utilizasse o caminho criado, que o apelo ao crédito para lançar o empreendimento tivesse sido bem orientado pela sociedade (a *corporation*) construtora ou pelo empresário que corresse o risco sozinho.

A febre dos canais começou em 1755, com o canal lateral ao rio Sankey, afluente do Mersey[158], que precede em alguns anos o canal do duque de Bridgewater, justamente célebre, ligando Manchester às minas de carvão próximas de Worsley[159], sem dúvida uma operação perfeita. Quando o duque de Bridgewater "empreendeu, sozinho, obras que exigiram mais circulação de papel-moeda do que tem esse reles estabelecimento a que pomposamente chamam Banco de França, ja-

O duque de Bridgewater (1736-1803) diante do seu canal. Gravura, 1767. (Fototeca A. Colin)

mais viu como seu papel desacreditado; não foi, como ele, obrigado a ter em dinheiro nos seus porões um quarto do montante do seu papel-moeda em circulação; e ainda bem para ele, pois muitas vezes não tinha nem o trocado necessário para pagar ao postilhão que o levava a percorrer suas obras"[160]. O empresário, desta vez, jogou pelo melhor. Possuía já uma mina, o que lhe facilitou os empréstimos: todos sabem que só se empresta aos ricos. Mas sua empresa tinha sido solidamente concebida. Se entregasse o carvão de sua mina diretamente em Manchester, conseguiria vendê-lo pela metade do preço antigo e tirar dos seus depósitos e investimentos um lucro anual de 20%. Os canais só foram uma febre para quem não soube traçar as plantas, pois, se tomarmos o transporte marítimo por unidade, o canal custa apenas 3 vezes mais (a carroça 9 vezes, o animal de carga 27).

Entretanto, em terra, as estradas com pedágio (a primeira inaugurada provavelmente em 1654) tinham permitido estabelecer uma rede viária mais que aceitável. Construída, tal como os canais, por iniciativa privada (o Estado interessa-se apenas pelas vias estratégicas para a Escócia e para a Irlanda), as *turnpikes* substituíram as

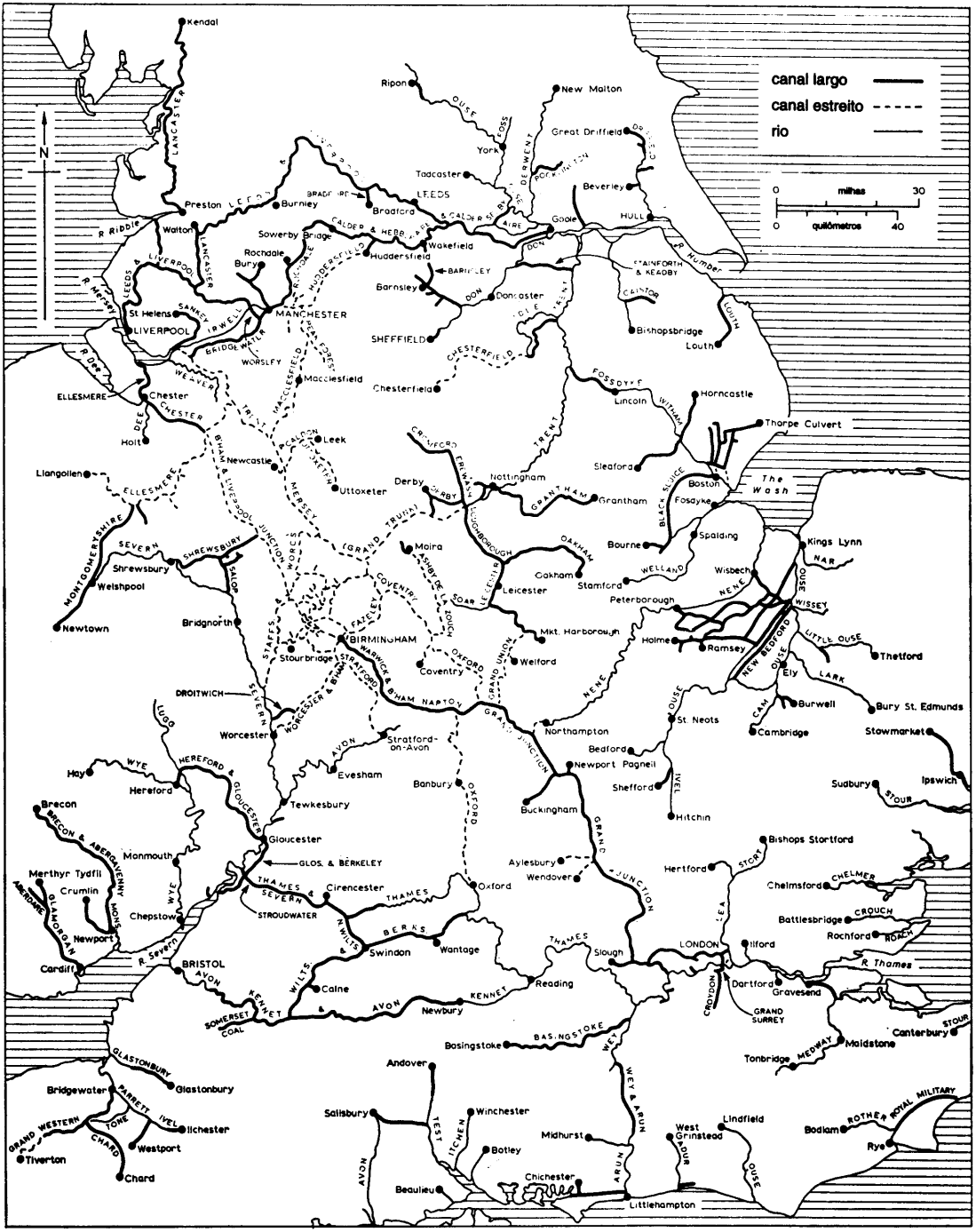
antigas estradas, menos execráveis do que se diz, mas pouco praticáveis para carros e muitas vezes interrompidas no inverno.

Mas, afinal, as novas estradas solidamente construídas[161] (segundo técnicas simples que nada inovam, mesmo em relação às estradas romanas) e os canais triunfantes não resolviam todos os problemas, como por exemplo os do transporte do carvão do chão da mina até os embarcadouros. Nos últimos anos do século XVIII entram em cena os trilhos metálicos; o trilho é a pré-estrada de ferro, a estrada de ferro antes da locomotiva, como diz Clapham[162]. O barão Dupin[163], ao traduzir *rail road* por *route-ornière* [estrada-calha] dava a entender trilhos ocos no meio, onde se encaixaria a roda estreita do vagão. Na realidade, a palavra *rail* [trilho] tem o sentido de *barra*. Os primeiros trilhos eram simples barras de madeira nas quais circulavam carrinhos de rodas igualmente de madeira: utilizavam-se desde o século XVII nas pedreiras de Bath, nas minas da Cornualha e para o transporte do carvão na zona de Newcastle[164]. Numa via desse tipo, geralmente completada por uma borda externa que impedia a roda de sair do trilho, um cavalo conseguia puxar uma carga três vezes mais pesada do que numa estrada. Assim, o fato a se registrar é a substituição dos trilhos de madeira por trilhos de ferro, em 1767. A partir de 1800, a pesquisa orienta-se para a adaptação de uma máquina a vapor capaz de tração: a primeira locomotiva surge em 1814.

Em 1816, o comprimento dessas estradas de ferro (sem locomotiva) é já de 76 léguas na zona de Newcastle[165]. Atinge uma centena de léguas no condado de Glamorgan, no País de Gales, cuja capital é Cardiff e que compreende as minas de Mrthyr Tydfil e o porto de Swansea. A Escócia também desenvolveu o sistema nas zonas de Glasgow e Edimburgo e é lá que "o maior número de projetos sobre esse assunto [é apresentado] há alguns anos aos capitalistas"[166]. Uma dessas estradas de ferro com "calhas chatas" penetra na própria cidade de Glasgow, segundo observa o barão Dupin, que pensa que se poderia "em algumas ruas muito inclinadas das nossas grandes cidades francesas, por exemplo, em várias das ruas da montanha Sainte-Geneviève, em Paris, colocar essas calhas num dos lados da rua"[167]. Em 1833, *Viagem de Manchester a Liverpool pelo railway e de carro a vapor* recebe as honras da imprensa francesa. Era o título do livro de Cuchetet, que descrevia incisivamente os detalhes dos "caminhos com faixas de ferro"[168], a "gare" em Water Street[169], as diversas máquinas utilizadas "entre as quais a do sr. Robert Stephenson, denominado o Sansão, é até agora a mais perfeita"[170] — máquinas "que não apresentam maior volume do que meio tonel de aguadeiro"[171].

Do caminho de madeira à locomotiva, o trilho desempenhou seu papel no equipamento da "viação" britânica. Não é preciso ser grande especialista na matéria para ter certeza de que essa circulação acelerada sustentou todo o desenvolvimento da Inglaterra. Ainda hoje[172] há correlação entre crescimento e facilidade de transportes. A velocidade das comunicações diz respeito também às encomendas e às informações, é indispensável no mundo dos negócios. Teria Thomas Williams conseguido estabelecer, em 1790, e manter o monopólio do cobre e todos os seus negócios dispersos da Cornualha às Shetland, se suas cartas comerciais de Londres para o Lancashire e para o País de Gales não corressem já tão depressa quanto hoje?[173]

Mas, falando de transportes, devemos pensar apenas na Inglaterra, onde os rios retificados, os canais, as estradas, as estradas de ferro desenham uma rede cada vez



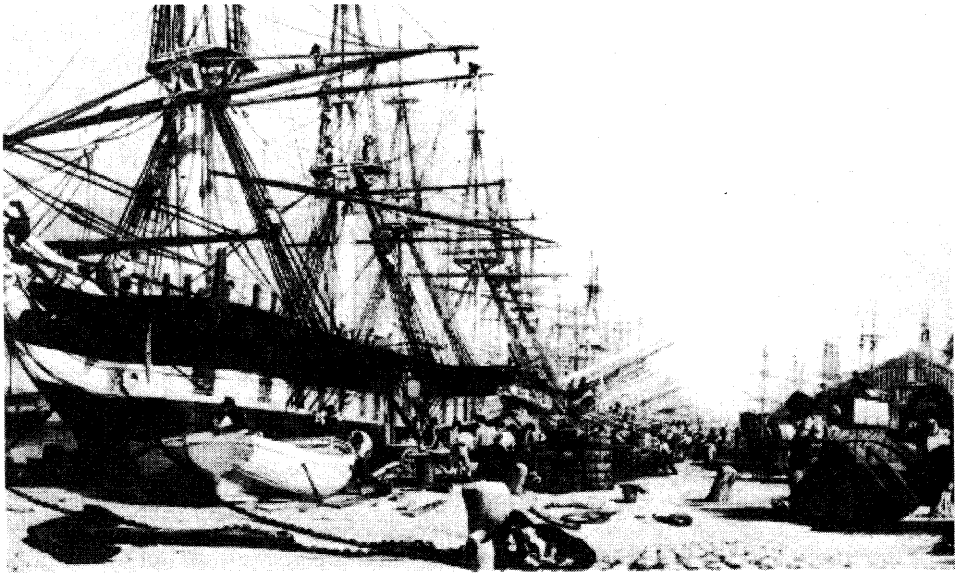
54. PRINCIPAIS VIAS NAVEGÁVEIS EM 1830

Segundo H. J. Dyos e D. H. Aldcroft. Compare-se com o mapa de T. S. Willan (1660-1700) reproduzido anteriormente, p. 339.

mais cerrada? Poderemos esquecer as ligações a grandes distâncias? Tudo se liga: em 1800, conta um francês, "como a Inglaterra estivesse passando por uma grande escassez de cereal, ela tirou da Índia 600 000 quintais de arroz à razão de 12 francos o quintal de transporte, ao passo que não se conseguiria mandar transportar um quintal de grão de um burgo da Bretanha para um burgo da Lorena por menos de 40 ou 50 francos: no entanto, a distância não é de mais de 150 léguas"[174]. "Aqui em Londres podemos, nos últimos vinte anos [imagino eu, de 1797 a 1817], observar que logo que a Inglaterra entra em hostilidade com a Itália e já não pode, como no passado, lá obter as sedas necessárias às suas manufaturas, a Companhia [das Índias] manda plantar amoreiras na Índia e fornece anualmente para cá sedas aos milhares de fardos; que logo que a Inglaterra entra em hostilidade com a Espanha e já não pode lá obter o índigo necessário às suas manufaturas, a Companhia manda cultivar essa planta na Índia e fornece anualmente o índigo aos milhares de caixas; que logo que a Inglaterra entra em hostilidade com a Rússia e já não pode lá obter o cânhamo necessário à sua marinha, a Companhia manda semeá-lo na Índia para suprir suas necessidades; a Inglaterra, ameaçada de hostilidades com a América, já não poderá receber seu algodão; a Companhia fornecerá o que for necessário aos seus fiandeiros e aos seus tecelões; a Inglaterra [está] em hostilidade com [...] suas próprias colônias, [...] a Companhia fornecerá o açúcar e o café necessários à Europa..." Essas observações pediriam uma discussão. Mas o curioso é que elas são formuladas pela mesma testemunha que nos aconselha a afastar a "idéia comum"[175] segundo a qual a Inglaterra deve sua riqueza ao comércio externo e nos assegura que ela poderia ser auto-suficiente. Claro, em bases totalmente diferentes e deixando a outra nação o cuidado de conquistar o mundo...

Uma evolução lenta

O que dissemos até aqui traz à tona algumas constatações. E, para começar, que nesta (a Revolução Industrial) e em todas as ocorrências com que depara uma história em profundidade, o tempo curto, o eventual não desempenha os papéis principais. Tudo é muito lento: a fundição a coque, a mecanização da tecelagem, a verdadeira revolução agrícola, a verdadeira máquina a vapor, a verdadeira estrada de ferro... A Revolução Industrial jamais acaba de nascer e, para que ela nasça e se ponha em movimento, é necessário haver destruições, correções e as tais "reestruturações"... Segundo as lições de Charles Wilson e de Eric Hobsbawm[176], a Revolução já é virtual, na Inglaterra, no princípio da Restauração (1660). E, no entanto, nada se produz depressa. Na realidade, durante esse século de atraso aparentemente absurdo, o século XVII, um *Ancien Régime* foi minado, derrubado: é a estrutura tradicional da agricultura e da propriedade fundiária que se destrói ou acaba de se destruir; são as corporações que se desorganizam, até em Londres, depois do incêndio de 1666; é o Ato de Navegação que é renovado; são as últimas medidas construtivas de uma política mercantilista de proteção e defesa que se sucedem. E, claro, tudo está em movimento, a ponto de o reino, escreve Defoe em 1724, "mudar de cara de dia para dia"; de todos os dias algo de novo se apresentar à observação do



A atividade de West India Dock, em Londres, princípo do século XIX. Descarrega-se em quantidade açúcar, rum, café, etc. (Foto Batsford)

viajante[177]. A Inglaterra deixa então de ser um país subdesenvolvido no sentido atual do termo: aumentou sua produção, seu nível de vida, seu bem-estar, aperfeiçoou os instrumentos de sua vida econômica. E, sobretudo, tem uma economia de setores ligados, cada um deles suficientemente desenvolvido para não correr o risco de se tornar, à primeira solicitação, um perigoso gargalo de estrangulamento. Ela está, pois, pronta a avançar, seja qual for a direção escolhida ou a ocasião que se apresente.

Mas essa imagem de setores lentamente amadurecidos até se tornarem operacionais, capazes de fornecer por si todos os componentes interligados de uma Revolução Industrial e de responder cada um à demanda dos outros — será essa imagem plenamente satisfatória? Ela dá uma idéia falsa de uma Revolução Industrial que seria um objetivo em si, alcançado de modo consciente, trabalhando a economia e a sociedade inglesas para tornar possível o advento dos novos tempos, os da máquina. Na verdade, essa imagem de uma experiência revolucionária, mas de algum modo definida de antemão, poderia aplicar-se à efetivação das revoluções industriais de hoje, em que modelos conhecidos iluminam o caminho que se pretenderia seguir. Não foi assim que se fez a experiência inglesa. Ela não avança para um objetivo, antes o encontrou no decorrer de intensa melhoria de vida, resultante de uma multidão de correntes cruzadas que impelem para adiante a Revolução Industrial, mas que também ultrapassam em muito seu quadro propriamente dito.

ULTRAPASSAR A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

O vocabulário que utilizamos diz de antemão que a Revolução Industrial, por mais maciça que tenha sido, não constitui o único nem o mais vasto conjunto de um período sobrecarregado de acontecimentos. É certo que o *industrialismo*, o movimento basculante de toda uma sociedade para o modo de vida industrial é mais amplo do que a própria Revolução. E é mais do que certo, ainda, que a *industrialização*, a passagem da preponderância agrícola para a preponderância das artes e ofícios — em si um movimento profundo — ultrapassa o círculo das explicações precedentes; a Revolução Industrial é, de certo modo, a sua aceleração. Quanto à modernização, ela é por sua vez um conjunto mais amplo do que a própria industrialização: "Por si só, o desenvolvimento industrial não é a economia moderna"[178]. E o campo do crescimento é mais vasto ainda: traz consigo a globalidade da história.

Dito isso, poderemos partir dos dados e realidades do crescimento para tentar tomar distância e ver a Revolução Industrial de fora, inscrita num movimento mais amplo do que ela?

Crescimentos diversos

Aceitaremos como viático uma reflexão de D. C. North e R. P. Thomas: "A Revolução Industrial não foi a fonte do crescimento moderno", escrevem eles[179]. Com efeito, crescimento é uma coisa diferente de Revolução, embora esta flutue sobre aquele, seja por ele sustentada. Gostaria pois de dizer, com John Hicks: "A Revolução Industrial destes últimos duzentos anos não pode deixar de ser um grande *boom* secular"[180]. O *boom* em questão não é o crescimento? Um crescimento que não pode encerrar-se na Revolução Industrial e que, de fato, a precedeu. A palavra *crescimento,* que só agora acaba de conhecer uma repentina sorte (a partir dos anos quarenta do nosso século[181]), designa, na linguagem atual, "um processo complexo de evolução de *longo prazo*"[182]. Mas teremos avaliado a exata medida do conceito? Os economistas, em geral, só falam de crescimento a partir do século XIX. E mesmo assim não estão de acordo quanto à explicação do mecanismo. Para uns, só há crescimento equilibrado; para outros, desequilibrado. O *crescimento equilibrado* (Nurske, Young, Hartwell) é o que põe em movimento todos os setores ao mesmo tempo, numa progressão bastante regular que investe na procura, que valoriza o papel do mercado nacional, principal motor do desenvolvimento. O *crescimento desequilibrado* (Innis, A. O. Hirschman, Schumpeter, Rostow) faz tudo a partir de um setor privilegiado cujo movimento se transmite aos outros. O crescimento, então, é a recuperação dos retardatários para alcançarem um corredor que está na frente e, numa visão de conjunto como essa, a oferta, e por conseguinte o lado voluntarista da economia (diria A. Fanfani), seria colocada em evidência; enfim, o que contaria num tal lançamento seriam os trancos do mercado externo mais a dilatação do mer-

cado interno, mesmo que este último estivesse prestes a se metamorfosear em mercado nacional.

Uma vez apresentada essa distinção, R. M. Hartwell[183] demonstra, por sua própria conta, que a Revolução Industrial é filha de um crescimento equilibrado. Seus argumentos são excelentes. Mas, desse modo, ele estende ao fim do século XVIII as formas de crescimento que os economistas conceberam para o século XIX. Com efeito, ele também teria podido, sem ferir demais a realidade concreta (pelo menos o que dela conhecemos), adaptar a segunda tese — a do desequilíbrio — ao processo da Revolução Industrial. É essa tese, aliás, que muitos historiadores, sem estarem sempre claramente conscientes disso, preferiram escolher no passado, e talvez a escolhessem de novo após reflexão. Para começar, é dramática, até mesmo "eventualista", à primeira vista é simples, convincente. Depois, o *boom* do algodão é real e ele é, indiscutivelmente, a primeira indústria mecanizada de massas. Então não foi o algodão que conduziu o baile?

Mas por que as duas teses se excluiriam? Por que não seriam válidas simultaneamente, ou sucessivamente, na dialética comum que sobrepõe e opõe os movimentos longos e os movimentos curtos? A distinção entre elas não é mais teórica do que prática? Conhecemos muitos exemplos que mostram que um intenso avanço setorial é capaz de lançar o crescimento, dos quais falamos ao longo deste mesmo capítulo, e sem dúvida poderia citar outros no mundo atual. Mas vimos também que esse crescimento está condenado a se interromper mais ou menos depressa, a cair em pane, se não conseguir apoiar-se numa resposta amplamente multissetorial. Então, não deveríamos, em vez de discutir crescimento *equilibrado ou desequilibrado*, falar antes de crescimento *contínuo ou descontínuo*? Distinção real, pois corresponde a uma ruptura em profundidade, a uma quebra estrutural que se deu, pelo menos para o Ocidente, no século XIX. Simon Kuznets tem inteira razão, a meu ver, em distinguir um crescimento tradicional e um crescimento moderno[184].

O crescimento moderno é o crescimento contínuo que François Perroux[185] disse, há muito tempo, ser independente da alta ou da baixa dos preços, o que surpreendeu, perturbou e até inquietou os historiadores habituados a observar os séculos tradicionais, profundamente diferentes do século XIX. Naturalmente, François Perroux e Paul Bairoch, que retoma a afirmação, têm razão. Para o conjunto do Reino Unido, o rendimento nacional total e o rendimento por habitante atravessam, sem regressão, uma longa baixa de preços (1810-1850), a longa alta de 1850 a 1880, depois a baixa de 1880 a 1890, com taxas anuais de 2,8% e 1,7% para o primeiro período; de 2,3% e 1,4% para o segundo; de 1,8% e 1,2% para o último[186]. O crescimento tornou-se contínuo, milagre dos milagres. E nunca se interrompe totalmente, mesmo em período de crise.

Antes dessa transformação, o crescimento tradicional se fizera aos trancos, por uma série de impulsos e panes, ou mesmo de regressões, ao longo dos séculos. Distinguem-se fases muito longas: 1100-1350; 1350-1450; 1450-1520; 1520-1720; 1720-1817[187]. Essas fases se contradizem: a população sobe durante a primeira, cai durante a segunda, volta a subir durante a terceira, estagna durante a quarta e se lança em flecha na última. Cada vez que a população aumenta, há crescimento da produção e do rendimento nacional, como que dando razão ao velho adágio: "A única riqueza são as pessoas". Mas o rendimento *per capita* regride sempre ou até

degringola, ao passo que, durante as fases de estagnação, ele melhora. É o que demonstra a longa curva[188], estabelecida para sete séculos por Phelps Brown e Sheila Hopkins. Há assim *divergência* entre o rendimento nacional e o rendimento por habitante: o aumento do produto nacional faz-se em detrimento de quem trabalha, é a lei do *Ancien Régime*. E, contrariamente ao que foi dito e repetido, eu afirmaria que os princípios da Revolução Industrial inglesa se sustentam num crescimento *que é ainda de Ancien Régime*. Não há milagre, não há crescimento contínuo antes de 1815, ou melhor, de 1850; ou até de 1870, diriam alguns.

Explicar o crescimento?

Sejam quais forem as modalidades do crescimento, seu movimento levanta a economia, como a subida das águas levanta os barcos encalhados na maré baixa; engendra uma sucessão infinita de equilíbrios e desequilíbrios ligados uns aos outros, engendra sucessos fáceis ou difíceis, permite evitar os sorvedouros, cria empregos, inventa lucros... Ele é o movimento que relança a respiração secular do mundo após cada retardamento ou contração. Mas esse movimento que explica tudo é por sua vez difícil de explicar. O crescimento é em si misterioso[189]. Mesmo para os economistas atuais, armados de fantásticas estatísticas. Só a hipótese propõe seus serviços, evidentemente falaciosos, uma vez que se apresentam pelo menos duas explicações, como vimos, *crescimento equilibrado* e *crescimento não equilibrado*, explicações entre as quais, entretanto, não é obrigatório escolher.

Desse ponto de vista, parece decisiva a distinção estabelecida por S. Kuznets entre "o que torna *possível* o crescimento econômico" e "a maneira como ele se *produz* efetivamente"[190]. Não será o "potencial de crescimento" precisamente o desenvolvimento "equilibrado" e lentamente adquirido por interação contínua dos diferentes fatores e atores de produção, por transformação das relações estruturais entre a terra, o trabalho, o capital, o mercado, o Estado, as instituições sociais? Esse crescimento inscreve-se forçosamente no *longo prazo*. Permite ligar indiferentemente as origens da Revolução Industrial ao século XIII, ao século XVI, ao século XVII. Em contrapartida, a maneira como o crescimento "se produz efetivamente" é *conjuntural*, filha de um tempo relativamente curto, da solicitação das circunstâncias, de uma descoberta técnica, de uma oportunidade nacional ou internacional, por vezes do puro acaso. Por exemplo, se a Índia não tivesse sido o campeão internacional (ao mesmo tempo modelo e concorrente) da tecelagem do algodão, a Revolução Industrial provavelmente teria ocorrido de todo modo na Inglaterra, mas teria começado pelo algodão?

Se admitirmos essa sobreposição de um tempo longo e de um tempo curto, poderemos ligar sem grande dificuldade a explicação de um crescimento forçosamente equilibrado e de um crescimento desequilibrado que avança aos trancos, "de crise em crise", substituindo um motor por outro, um mercado por outro, uma fonte de energia por outra, um meio de pressão por outro, tudo ao sabor das circunstâncias.

Para que haja *crescimento contínuo*, é preciso que o tempo longo, acumulador de lentos progressos, já tenha fabricado "o que torna possível o crescimento eco-

nômico" e que a cada imprevisto da conjuntura um novo motor mantido de reserva e pronto para funcionar possa substituir aquele que parou ou vai parar. O crescimento contínuo é uma corrida de revezamentos, mas que não se interrompe. Se o crescimento não se mantém do século XIII ao século XIV, é porque os moinhos que permitiram seu arranque deram-lhe apenas um impulso comedido e nenhuma fonte de energia se apresentou; é também, e mais ainda, porque a agricultura não pôde seguir o movimento da demografia e se viu às voltas com rendimentos decrescentes. Até a Revolução Industrial, qualquer avanço do crescimento deparava com o que chamei, no primeiro volume desta obra, de "limite do possível", isto é, um teto da produção agrícola, ou dos transportes, ou da energia ou da demanda do mercado... O crescimento moderno começa quando o teto ou o limite não param de se elevar ou de se afastar. Isso não quer dizer que um dia não venha a reconstituir-se um teto.

Divisão do trabalho e crescimento

Cada progresso do crescimento envolve a *divisão do trabalho*, que é um processo derivado, um fenômeno de retaguarda: segue a boa distância o crescimento, que, de certo modo, a leva a reboque. Mas sua progressiva complexidade afirma-se, afinal de contas, como um bom indicador dos progressos do crescimento, quase como uma maneira de os medir.

Contrariamente ao que Marx acreditou e escreveu de boa-fé, Adam Smith não descobriu a divisão do trabalho. Ele apenas elevou à dignidade de teoria de conjunto uma antiga noção já pressentida por Platão, Aristóteles, Xenofonte e assinalada, muito antes de Adam Smith, por William Petty (1623-1687), Ernst Ludwig Carl (1687-1743), Fergusson (1723-1816), Beccaria (1735-1793). Mas, depois de Adam Smith, os economistas julgaram ter nela uma espécie de lei da gravitação universal, tão sólida quanto a de Newton. Jean-Baptiste Say foi dos primeiros a reagir contra o entusiasmo e a partir de então a divisão do trabalho tornou-se antes um conceito fora de moda. Durkheim afirmava "que ela é apenas um fenômeno derivado e secundário... [que] se passa à superfície da vida social" e acrescentava: " e isso é sobretudo verdadeiro para a divisão do trabalho econômico. Ela está à flor da pele"[191]. Será assim mesmo? Tenho imaginado muitas vezes a divisão das tarefas como a intendência que segue atrás do exército e organiza o território conquistado. Ora, será pouca coisa organizar melhor e, com isso, ampliar as trocas? A extensão do setor dos serviços — o setor dito terciário —, fenômeno primordial do nosso tempo, deriva da divisão do trabalho e coloca-se no centro das teorias socioeconômicas. O mesmo se pode dizer das desestruturações e reestruturações sociais que acompanham o crescimento, pois este não só aumenta a divisão do trabalho como renova seus dados, eliminando tarefas antigas, propondo outras inéditas. Remodela, enfim, a sociedade e a economia. A Revolução Industrial corresponde a uma nova e perturbadora divisão do trabalho, que preservou e apurou seus mecanismos, e não sem múltiplas e desastrosas conseqüências sociais e humanas.

A divisão do trabalho: o fim do putting out system

A indústria entre cidade e campo encontrara sua forma mais corrente no *putting out system*[192], organização do trabalho então generalizada em toda a Europa e que cedo permitira a recuperação, pelo capitalismo mercantil, de um excedente de mão-de-obra rural barata. O artesão dos campos trabalhava em casa, ajudado pela família, conservando sempre um campo e alguns animais. A matéria-prima, lã, linho, algodão, era fornecida pelo mercador urbano que o controlava, recebendo o trabalho acabado ou semi-acabado e pagando o montante. O *putting out system* mistura, assim, a cidade e o campo, o artesanato e a atividade rural, o trabalho industrial e a atividade familiar e, no vértice, o capitalismo mercantil e o capitalismo industrial. É para o artesão um certo equilíbrio de vida, quando não a tranqüilidade; para o empresário, é a possibilidade de limitar seus custos em capital fixo e, mais ainda, de suportar melhor as freqüentes panes da demanda: as vendas se reduzem, ele diminui as encomendas e restringe o emprego; no limite, suspende tudo. Numa economia em que é a demanda, não a oferta, que restringe a produção industrial, o trabalho domiciliar dá a esta última a elasticidade necessária. Uma palavra, um gesto: ela pára. Uma palavra, ela recomeça[193].

Aliás, as manufaturas, que foram a primeira concentração de mão-de-obra, a primeira busca de uma *economia de escala*, reservaram-se com freqüência essa margem de manobra: estão quase sempre ligadas a uma ampla participação do trabalho domiciliar. Seja como for, a manufatura representa ainda apenas uma parte mínima da produção[194], até o momento em que a fábrica, com seus meios mecânicos, consuma e leva ao triunfo a solução manufatureira. Precisará de tempo .

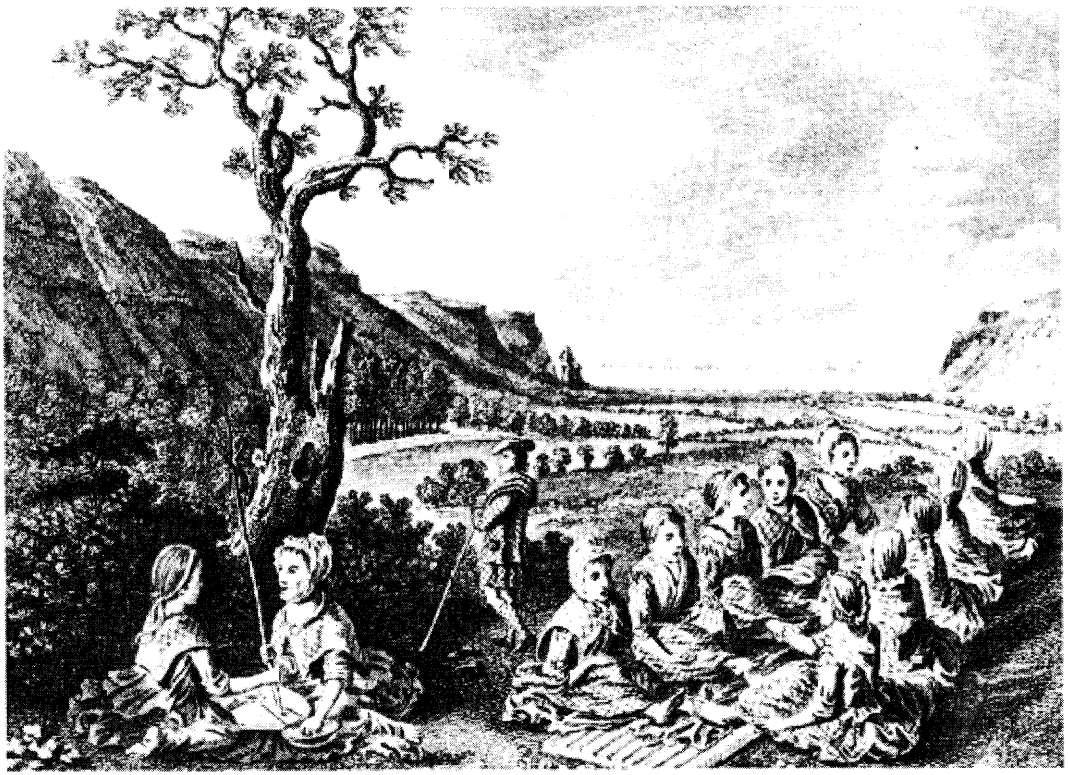
As rupturas que o novo sistema implica, com efeito, demorarão a se realizar. Mesmo na indústria revolucionária do algodão, a oficina familiar resistiu durante muito tempo, na medida em que a tecelagem manual pôde coexistir por um bom meio século com a fiação mecânica. Ainda em 1817, um observador[195] descreve-a idêntica ao que era outrora, "apenas com a diferença da lançadeira volante, inventada e introduzida por John Kay em 1750". O aperfeiçoamento do *power loom,* do tear mecânico a vapor, só será efetivo depois dos anos 1820. A prolongada defasagem entre a fiação rápida das fábricas modernas e a tecelagem tradicional perturbou evidentemente a antiga divisão do trabalho. Ao passo que outrora as rocas tinham dificuldade em acompanhar as necessidades do tecelão, com a crescente produção mecânica de fios a situação se inverte. A tecelagem manual é obrigada a aumentar desmedidamente seus efetivos, num regime de trabalho violento, mas com salários elevados. Os trabalhadores rurais abandonam então suas atividades camponesas. Entram para as fileiras dos trabalhadores em tempo integral que engrossam a olhos vistos com a chegada de grandes contingentes de mulheres e crianças. Em 1813-1814, de 213 000 tecelões, contavam-se 130 000, mais de metade, abaixo dos catorze anos.

Sem dúvida, no seio de uma sociedade em que todos, vivendo de seu trabalho artesanal, estão sempre à beira da desnutrição e da fome, o trabalho das crianças ao lado dos pais, nos campos, na oficina familiar, na loja, foi desde sempre a regra. A tal ponto que, no princípio, as fábricas e empresas novas contratavam no mais das

vezes não indivíduos, mas famílias que se ofereciam para trabalhar em grupo, tanto nas minas como nas fiações de algodão. Na fábrica de Robert Peel, em Bury[196], em 1801-1802, de 136 empregados, 95 pertenciam a 26 famílias. A oficina familiar entrava assim na fábrica, com as vantagens que a solução apresentava, quanto à disciplina e à eficácia do trabalho. Isso durou enquanto as equipes de trabalho pequenas (um operário adulto ajudado por uma ou duas crianças) foram possíveis e vantajosas. Mais cedo ou mais tarde, teve fim, com os progressos técnicos. No setor têxtil, depois de 1824, a entrada em função da fiandeira automática aperfeiçoada por Richard Roberts, exigiu[197], ao lado do homem ou da mulher que vigiavam a nova máquina, até nove ajudantes jovens ou muitos jovens, ao passo que a máquina antiga exigia apenas um ou dois.

Desapareceu então a coesão familiar dentro da fábrica, dando ao trabalho infantil um contexto e um significado muito diferentes.

Com o progresso do *power loom* começara, um pouco antes, uma outra desorganização, bem mais desastrosa. Dessa vez, é a oficina familiar de tecelagem que irá desaparecer. O *power loom*, "em que uma criança trabalha tanto quanto dois ou



Enquanto perto de Edimburgo e de Glasgow muito cedo começaram a funcionar máquinas modernas (para a indústria do algodão), a fabricação de tecidos nas Highlands da Escócia permanece muito arcaica. Em 1772 ainda as mulheres apisoam as peças de fazenda com os pés. Na parte esquerda da gravura, duas delas parecem estar moendo cereal numa mó manual primitiva. (Documento C. Smout)

três homens"[198], é uma verdadeira calamidade social, que se junta a muitas outras. Milhares de desempregados são lançados à rua. Os salários despencam, a ponto de o custo da mão-de-obra, que se tornara insignificante, ter prolongado para além da razão o trabalho manual de artesãos miseráveis.

Ao mesmo tempo, a nova divisão do trabalho, que urbaniza a sociedade operária, esquarteja a sociedade dos pobres, todos à procura de uma ocupação que lhes escapa por entre os dedos; leva-os a lugares inesperados, longe dos campos que lhes são familiares, e acaba deteriorando sua vida. Morar na cidade, ficar privado da presença tradicional do quintal, do leite, dos ovos, do galinheiro, trabalhar em locais enormes, sofrer a vigilância raramente amável dos contramestres, obedecer, deixar de ter liberdade de movimentos, aceitar horários fixos de trabalho, tudo de repente, são duras provações. É mudar de vida e de horizonte, a ponto de se tornar estranho à sua própria existência. É também mudar de alimentação: comer pouco, comer mal. Neil J. Smelser, sociólogo e historiador, seguiu, no universo novo e proliferante do algodão, esse drama do desenraizamento[199]. O mundo operário levará anos para criar uma defesa de hábitos e proteções novas: sociedades filantrópicas, caixas econômicas[200]. Os *trade unions* surgem mais tarde. E convém não perguntar muito aos ricos o que pensam desse novos citadinos. Vêem neles "brutos, viciosos, briguentos e desordeiros", e, defeito maior, "geralmente pobres"[201]. O que os operários pensam do trabalho na fábrica exprime-se de outro modo: se possível, fugir dele. Em 1838, apenas 23% dos operários do setor têxtil são homens feitos; a grande massa é constituída por mulheres e crianças, mais resignadas[202]. E nunca o descontentamento social foi tão profundo na Inglaterra como nesses anos 1815-1845, que sucessivamente viram os movimentos dos luddistas destruidores de máquinas, do radicalismo político pleno que pretenderia destruir a sociedade, do sindicalismo e até do socialismo utópico[203].

Os industriais

A divisão do trabalho não se exerce somente na base, mas também, e talvez mais depressa ainda, na cúpula das empresas. Até então, a regra era, tanto na Inglaterra como no continente, a indivisão das tarefas dominantes: o negociante tinha tudo na mão, simultaneamente mercador, banqueiro, segurador, armador, industrial... Por isso, quando se desenvolvem os bancos provinciais ingleses (*country banks)*, seus proprietários são ao mesmo tempo mercadores de cereais, fabricantes de cerveja ou negociantes de múltiplas vocações, que as necessidades de seus próprios negócios e as de seus vizinhos levaram a ocupar-se do banco[204]. Por toda parte há negociantes com várias ocupações: patrões, como seria de prever, da *East India Company*, patrões do Banco da Inglaterra, onde orientavam as opções e os favores, têm assento nos Comuns, sobem os degraus da honorabilidade, breve governam a Inglaterra, já dócil aos seus interesses e às suas paixões.

Mas, no fim do século XVIII e no século XIX, emerge o "industrial", personagem novo, ativo e que em breve, mesmo antes da constituição do segundo governo de Robert Peel (1841), surgirá na cena política, na própria Câmara dos Comuns. Para conquistar sua independência, esse personagem rompeu um a um todos os

vínculos entre essa pré-indústria e o capitalismo mercantil. O que surge com ele e se afirma e se amplia de ano para ano é um capitalismo novo, com todas as suas forças consagradas, em primeira instância à produção industrial. Acima de tudo, esses novos "empresários" são "organizadores, raramente pioneiros das grandes inovações ou eles próprios inventores", observa P. Mathias[205]. Os talentos a que aspiram, as tarefas de que se encarregam consistem em dominar o essencial das novas técnicas, controlar contramestres e operários, enfim, conhecer a fundo os mercados para poderem eles próprios orientar a produção, com as manobras que isso comporta. Tendem a se desvencilhar do intermédio, que é o mercador, e passar eles próprios a controlar a compra e colocação da matéria-prima, sua qualidade, sua regularidade. Desejosos de vender muito, querem estar à altura, de conhecer por si próprios os movimentos do mercado e de se adaptar a eles. Os Fieldens, donos de uma fiação de algodão que foram os senhores de Todmorden, tinham seus próprios agentes nos Estados Unidos, no princípio do século XIX, encarregados de comprar o

De Hogarth, uma oficina de tecelagem na Inglaterra do século XVIII: em primeiro plano, o industrial verifica a escrita; ao fundo, teares acionados por mulheres. (Foto British Museum)

algodão necessário à sua fábrica[206]. Os grandes fabricantes de cerveja de Londres nunca compravam o malte no mercados da capital, Mark Lane ou Bear Quay; tinham seus feitores nas regiões produtoras de cevada no Leste da Inglaterra, feitores rigorosamente controlados, a julgar por esta carta que um fabricante de Londres envia a um deles: "Expedi-lhe por correio uma amostra do último malte que me mandou. É tão infame [...] que não admitirei nem mais um saco na minha fábrica. [...] Se tiver de lhe escrever outra carta deste tipo, modificarei totalmente meu programa de compras"[207].

Esse comportamento corresponde a uma nova dimensão da indústria, inclusive a da cerveja, que um francês descreve, em 1812, como "a justo título, uma das curiosidades da cidade de Londres. A de MM. Barclay & Cia. é uma das mais consideráveis. Tudo é posto em movimento por uma bomba a fogo com força de trinta cavalos [vapor] e, embora sejam utilizados perto de 200 homens e um grande número de cavalos, é quase unicamente para trabalhos externos; não se vê ninguém no interior da prodigiosa manufatura e tudo lá é acionado por uma mão invisível. Grandes forcados sobem e descem e giram sem cessar nas caldeiras de 12 pés de profundidade e cerca de 20 pés de diâmetro, cheias de lúpulo e postas ao fogo. *Elevadores* transportam 2 500 alqueires de borras[208] por dia para a parte de cima do edifício, de onde são distribuídas por diversos canais para os lugares onde são utilizadas; as pipas são transportadas sem que ninguém toque nelas; a bomba propriamente dita que aciona tudo isso e construída com tanta correção, há tão pouco choque ou atrito, que, sem exagero, não faz mais barulho do que um relógio e em qualquer lugar se ouve um alfinete cair no chão. As cubas ou tonéis onde é despejado o licor depois de receber os últimos preparativos são de dimensões gigantescas; a maior leva 3 000 barris de 36 galões cada, o que, a 8 barris o tonel, é igual a um barco de 375 tonéis; e há quarenta ou cinqüenta desses recipientes, contendo o menor 800 barris, por conseguinte, uma capacidade de 100 tonéis. [...] A menor das cubas, cheia de cerveja, vale 3 000 libras esterlinas e calculando para as outras nessa proporção encontramos, só no porão, um capital de 300 000 libras esterlinas. Só os barris que servem para transportar a cerveja para os consumidores custam 80 000 libras esterlinas e é provável que, em todo o estabelecimento, não se empregue menos de meio milhão esterlino de capital; o edifício é incombustível, sendo o chão de ferro e as paredes de tijolo; anualmente, saem de lá 250 000 barris de cerveja, o que daria para carregar uma frota de cento e cinqüenta navios de 200 tonéis de capacidade cada um..."[209] Essas colossais cervejarias, ainda por cima, organizaram a distribuição do seu produto, dentro de Londres, onde abastecem metade dos bares da cidade, mas também em Dublin, por intermédio de seus agentes[210]. E aí está algo importante: a empresa industrial tende à completa autonomia. É nessa óptica que Peter Mathias cita o exemplo de um empresário de obras públicas, Thomas Cubitt, cuja fortuna emerge em 1817, depois das guerras napoleônicas que o enriqueceram. Seu sucesso nada deve à inovação técnica, mas a uma nova gestão: libertou-se dos subcontratantes que, nesses domínios, eram a velha regra; além disso, cercou-se de uma mão-de-obra permanente e soube organizar seu próprio crédito[211]. Essa independência torna-se o sinal dos novos tempos. A divisão do trabalho acabou por se consumar na indústria e nos outros setores dos negócios. Os historiadores dizem que é o adven-

to do capitalismo industrial, e concordo. Mas afirmam também que só então começa o verdadeiro capitalismo. Isso certamente é muito mais discutível. Na realidade, existirá um "verdadeiro" capitalismo?

As divisões setoriais da sociedade inglesa

Todas as sociedades que passam por um crescimento prolongado são forçosamente alteradas em seu conjunto pela divisão do trabalho. Esta é onipresente na Inglaterra. A divisão do poder político entre Parlamento e Monarquia, em 1660, na época da Restauração, e mais ainda por ocasião da Declaração dos Direitos de 1689, é por excelência o início de uma divisão de longas conseqüências. Também o é a maneira como um setor cultural (do ensino aos teatros, aos jornais, às editoras, às sociedades cultas) se destaca como um universo cada vez mais independente e influente. Há também rupturas que fragmentam o universo mercantil, das quais falei sumariamente. Enfim, há a modificação das estruturas profissionais, *segundo* o esquema clássico de Fischer (1930) e Colin Clark (1940), isto é, a diminuição do setor primário agrícola, sempre preponderante, em proveito de um setor secundário (industrial), depois de um setor terciário (os serviços) em crescimento. A excepcional comunicação de R. M. Hartwell[212] ao colóquio de Lyon (1970) é uma boa ocasião para nos demorarmos neste problema, tão raramente tratado.

É verdade que a distinção entre os três setores está longe de ser perfeitamente clara, que já houve mesmo lugar a hesitações, por mais de uma vez, quanto à fronteira entre o primeiro e o segundo (a agricultura e a indústria podem misturar-se); quanto ao terceiro, onde tudo se junta, poder-se-ia discutir sua composição, até sua identidade. Aí se incluem geralmente todos os "serviços", comércio, transportes, banco, administração, mas não deveríamos excluir a criadagem? A enorme massa de pessoal doméstico (que, por volta de 1850, constitui o segundo grupo profissional da Inglaterra, imediatamente depois da agricultura, com mais de um milhão de pessoas[213]) deverá ser classificada num setor teoricamente colocado sob o signo de uma produtividade superior às outras? Não, claro. Mas admitida essa restrição, aceitemos, segundo a regra de Fischer-Clark, que um setor terciário em aumento é sempre testemunho de uma sociedade em vias de desenvolvimento. Nos Estados Unidos atuais, o setor dos serviços representa metade da população; é um recorde sem igual e prova de que a sociedade americana é a mais avançada do mundo.

Para R. M. Hartwell, historiadores e economistas têm desprezado demais a importância do setor terciário no crescimento inglês dos séculos XVIII e XIX. O desenvolvimento de uma *revolução dos serviços* seria o contrapeso da revolução agrícola, do outro lado da Revolução Industrial.

A inflação dos serviços não oferece dúvidas. É inegável que os transportes se desenvolvem; que os negócios se fracionam; que o número de lojas não pára de crescer e que elas tendem a se especializar; que as empresas se valorizam, de modo regular embora, no conjunto, comedido; e se burocratizam; que vemos multiplicar-se as funções novas ou que se renovam: feitores, contabilistas, inspetores, procuradores, comissários...; que os bancos têm efetivos ridículos, é verdade, mas que logo

se tornam muito numerosos. O Estado, encarregado de mil tarefas administrativas, também se burocratizou. Sofre de fartura. É certo que há outros mais gordos no continente, mas este também não é tão magro, embora tenha descarregado sobre outros muitas de suas funções. Evidentemente, não somamos aos efetivos do *terciário* os do exército e da marinha, nem os da criadagem. Em contrapartida, não há discussão quanto ao lugar de destaque ocupado pelas profissões liberais, os médicos, os advogados. Estes já tinham iniciado sua ascensão no tempo de Gregory King e formavam-se maciçamente nas escolas práticas de Westminster[214]. No fim do século XVIII, as profissões liberais vão de vento em popa, tendem a se renovar, a romper com suas antigas organizações.

Essa revolução do terciário na Inglaterra do século XVIII terá tido responsabilidade no desenvolvimento industrial? Não é fácil dizer, tanto mais que, como explica o próprio Colin Clark, a divisão intersetorial sempre existiu e prossegue, existe a longo prazo. Seja como for, nada diz que a ampliação do setor terciário tenha lançado o crescimento[215]. Mas ele é indubitavelmente um sinal seu.

A divisão do trabalho e a geografia da Inglaterra

Resta seguir, na linha da divisão do trabalho, a alteração que remodela a geografia econômica da Inglaterra. Temos aqui algo muito diferente da abertura das autarcias da França provincial, às voltas com o avanço do século XVIII[216]. Não se trata de evolução, mas de alteração profunda. Freqüentemente tudo estará de cabeça para baixo. Assim o jogo recíproco das regiões inglesas (projetado, necessariamente, sobre o espaço insular, explicando-se por este espaço, inscrevendo-se por sinais visíveis) é o melhor, o mais eloqüente documento que há sobre o crescimento inglês e a Revolução Industrial a que dá impulso. É de estranhar que ele não tenha suscitado nenhum estudo de conjunto, uma vez que a Inglaterra dispõe de um notável esboço de geografia histórica[217] e de uma maravilhosa literatura sobre seus passados regionais[218]. O problema, porém, foi claramente colocado, pelo menos por E. L. Jones, no congresso de Munique (1965)[219], por David Ogg[220], em 1934, por G. M. Trevelyan[221], em 1942: a meu ver, disseram o essencial, ou seja, que o espaço inglês há muito estava articulado de um lado e do outro de uma linha traçada de Gloucester, no baixo Severn, a Boston, pequena cidade das margens do Wash[222] que outrora fornecia lã aos florentinos e aos hanseáticos. Essa linha, com exceção do País de Gales, separa a Inglaterra em duas partes quase iguais em superfície e opostas. A Inglaterra do Sudeste e sobretudo a bacia de Londres e as regiões vizinhas, a parte menos pluviosa da ilha, também a mais trabalhada pela história, onde se encontram "todos os tipos de vida urbana que despontaram ao longo dos séculos: estabelecimentos eclesiáticos, mercados regionais, pólos universitários, trechos de estradas e entrepostos comerciais, centros de manufaturas [antigas]"[223]. Aí se reúnem todas as vantagens acumuladas pela história, a capital, as riquezas da atividade mercantil, as grandes regiões cerealíferas, os campos transformados pelas exigências da capital, modernizados por ela e, finalmente, nas linhas de Londres a Norwich, para Norte e de Londres a Bristol, as zonas por excelência da pré-indús-

tria inglesa. A Inglaterra de Noroeste é um conjunto de regiões pluviosas, onde dominam planaltos antigos e pecuária. Relativamente à região vizinha é uma espécie de periferia, uma zona atrasada. Aliás, os números o comprovam: no século XVII, as populações (Londres excluída) estão na relação de um para quatro, as riquezas (calculadas a partir dos impostos), de cinco para catorze[224].

Ora, a Revolução Industrial alterou completamente esse desequilíbrio. A Inglaterra privilegiada vê deteriorar-se sua indústria tradicional. A despeito de sua riqueza capitalista e de seu poder comercial não consegue pegar nas mãos e fixar a nova indústria. Pelo contrário, a outra Inglaterra, ao norte da linha divisória, transforma-se "em algumas gerações"[225] numa zona rica espantosamente moderna.

Pela estrada que leva de Londres à Escócia por Northampton e Manchester, atinge-se hoje a cintura carbonífera da cadeia Penina, com suas bacias separadas umas das outras, onde outrora se amontoaram os homens e as máquinas, onde surgiram "à americana" os mais tristes e mais dinâmicos aglomerados da Inglaterra. O testemunho está sempre diante dos nossos olhos: cada uma das bacias hulhíferas tem sua especialidade, sua tipologia, sua história particular, sua cidade, Birmingham, Manchester, Leeds, Sheffield, todas nascidas de repente, as cidades que fizeram a Inglaterra se voltar para o Norte. Industrialização, urbanizações forçadas: a Inglaterra Negra foi uma máquina de transplantar, de triturar pessoas. Claro que a geografia não explica tudo sobre essas enormes construções, mas ajuda a evidenciar o determinismo brutal do carvão, as limitações das comunicações, o papel dos recursos humanos e também do peso insistente do passado. As novidades violentas dos séculos XVIII e XIX tiveram talvez necessidade de se construir numa espécie de vazio social.

A Inglaterra do Noroeste por certo não era um deserto, a não ser no sentido em que os jornalistas hoje falam do Oeste do nosso país, o "deserto francês". Mas era com toda a certeza uma *periferia*, tal como a Escócia relativamente à Inglaterra londrina. Ora, neste caso a periferia, incluindo a Escócia, junta-se ao centro, recupera seu atraso, põe-se ao seu nível. Em relação à teoria, é uma exceção, quase um escândalo que há pouco tempo T. S. Smout assinalou a propósito da Escócia[226]. Mas surgem explicações: o impulso da zona central (a Inglaterra de Sudeste) encontrava-se ao alcance da periferia (e, aliás, a palavra periferia, embora se imponha no caso da Escócia, só em parte convém à Inglaterra do Noroeste). Além disso, a recuperação da segunda Inglaterra e da Escócia operou-se sobretudo graças a uma industrialização rápida. Ora, qualquer industrialização prospera quando pode implantar-se entre as populações menos ricas, sua pobreza as favorece. Veja-se hoje a Coréia do Sul, ou Hong-Kong, ou Cingapura, e outrora o Norte europeu em relação à Itália.

Finança e capitalismo

A história do capital salta a primeira revolução industrial inglesa, precede-a, atravessa-a, ultrapassa-a. Por ocasião de um crescimento excepcional que faz tudo avançar, também o capital se transforma, ganha volume, e o capitalismo industrial

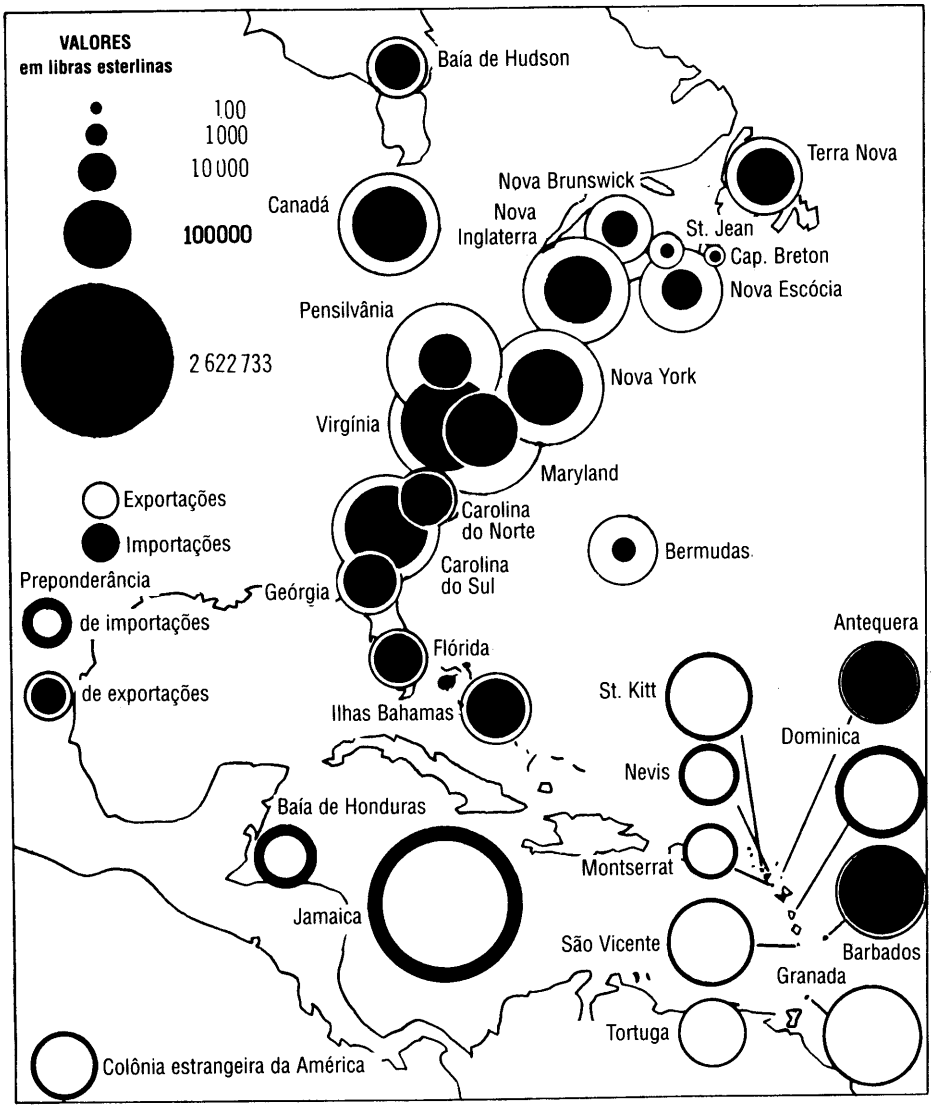
afirma sua importância, em breve invasora. Mas será essa nova forma pela qual o capitalismo de certo modo nasceu para a grande história e para sua própria história? Pela qual ele atingiria sua perfeição e sua verdade graças à produção em massa das sociedades modernas e ao enorme peso do capital fixo? Tudo o que houve antes terá sido simples preliminares, formas infantis, curiosidades para historiadores eruditos? É isso que a explicação histórica muitas vezes leva a pensar, mais ou menos nitidamente. Não está errada, também não tem razão.

O capitalismo é, a meu ver, uma velha aventura: quando começa a Revolução Industrial, ele tem atrás de si um amplo passado de experiências que não são apenas mercantis. Assim na Inglaterra dos primeiros anos do século XIX o capital se apresenta sob suas diversas formas clássicas, todas ainda vivas: um capital agrícola que constitui, por si só, metade do patrimônio inglês, ainda em 1830; um capital industrial que foi aumentado lentamente, depois muito bruscamente; um capital mercantil muito antigo, *relativamente* menos volumoso mas que se dilata a dimensões mundiais e cria um colonialismo para o qual em breve será necessário encontrar um nome e uma justificação; enfim (confundindo banco e finança), um capital financeiro que não esperou, para o ser, pela supremacia mundial da City de Londres. Para Hilferding[227], é o século XX , com a profusão das sociedades anônimas e uma imensa concentração de dinheiro sob todas as suas formas, que cria o advento e a supremacia do capitalismo financeiro, numa trindade em que o capitalismo industrial seria Deus Pai, o capitalismo mercantil, muito secundário, Deus Filho, e o capitalismo do dinheiro o Espírito Santo que penetra tudo[228].

Mais do que essa imagem discutível, registremos que Hilferding protesta contra a idéia de um capitalismo puramente industrial, que vê o mundo do capital como um leque aberto onde a forma financeira — para ele muito recente — tenderia a levar a melhor sobre as outras, a penetrá-las, a dominá-las. É uma visão que eu subscreveria sem dificuldade, sob condição de admitir que a pluralidade do capitalismo é antiga, que o capitalismo não é o recém-nascido dos anos 1900 e até que, no passado, quanto mais não fosse em Gênova ou em Amsterdam, ele soube, depois de um intenso crescimento do capitalismo mercantil e a uma acumulação de capitais que ultrapassa as ocasiões normais de investimento[229], tomar a praça e dominar — temporariamente — todo o mundo dos negócios.

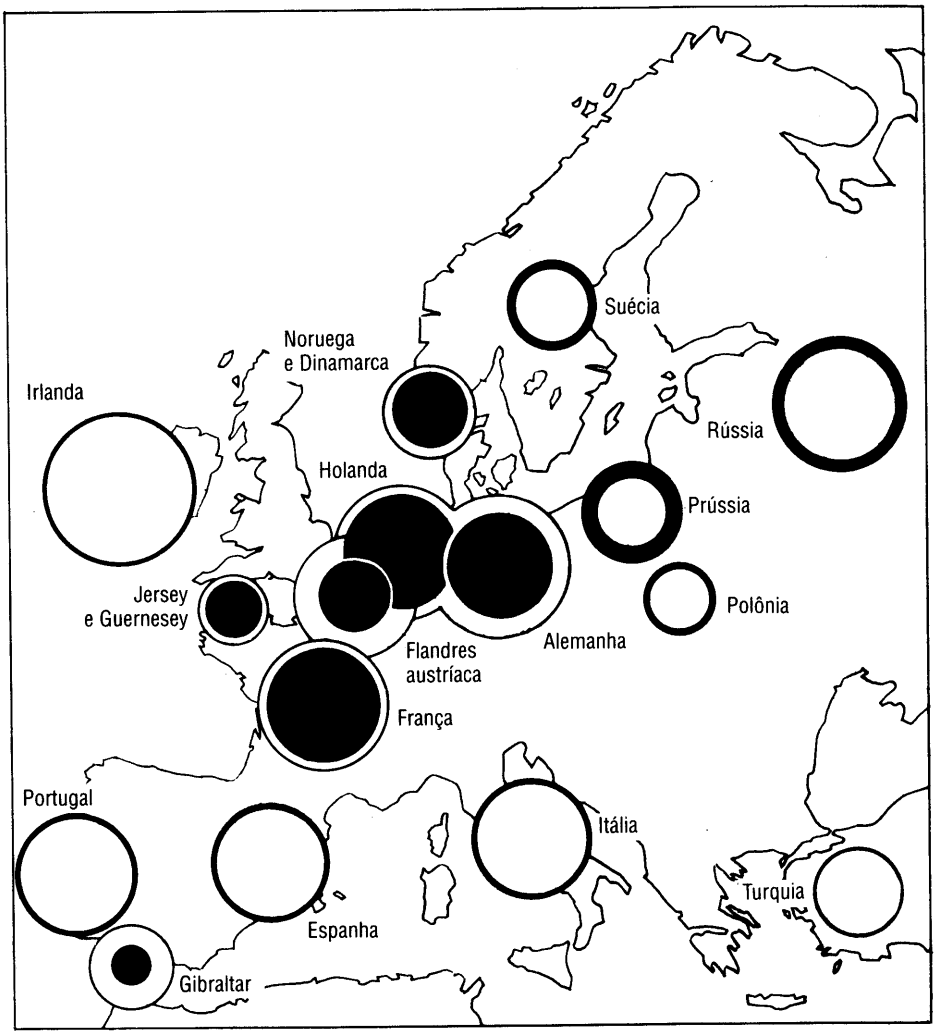
No que diz respeito à Inglaterra, é evidente que o leque, incluindo a ascensão do "capitalismo de dinheiro", abriu-se já muito antes do início do século XX. Muito antes dessa data, na onda das revoluções que atravessavam o crescimento agitado da Inglaterra, houve mesmo uma revolução financeira que correu misturada com a industrialização do país, que, se não a provocou, pelo menos a acompanhou e até a tornou possível. Diz-se muitas vezes que os bancos ingleses não financiaram a industrialização. Mas estudos recentes provam que o crédito a longo e a curto prazo estava por trás da empresa no século XVIII e mesmo no século XIX[230].

O Banco da Inglaterra, fundado em 1694, é o eixo de todo um sistema. Em torno dele, apoiados nele, os bancos privados de Londres: são 73 em 1807, cerca de uma centena durante os anos de 1820[231]. Na província, os *country banks*, surgidos pelo menos no princípio do século XVIII, multiplicaram-se na esteira do Sea Buble, foram depois arrastados em sua falência e são apenas uma dúzia em 1750,

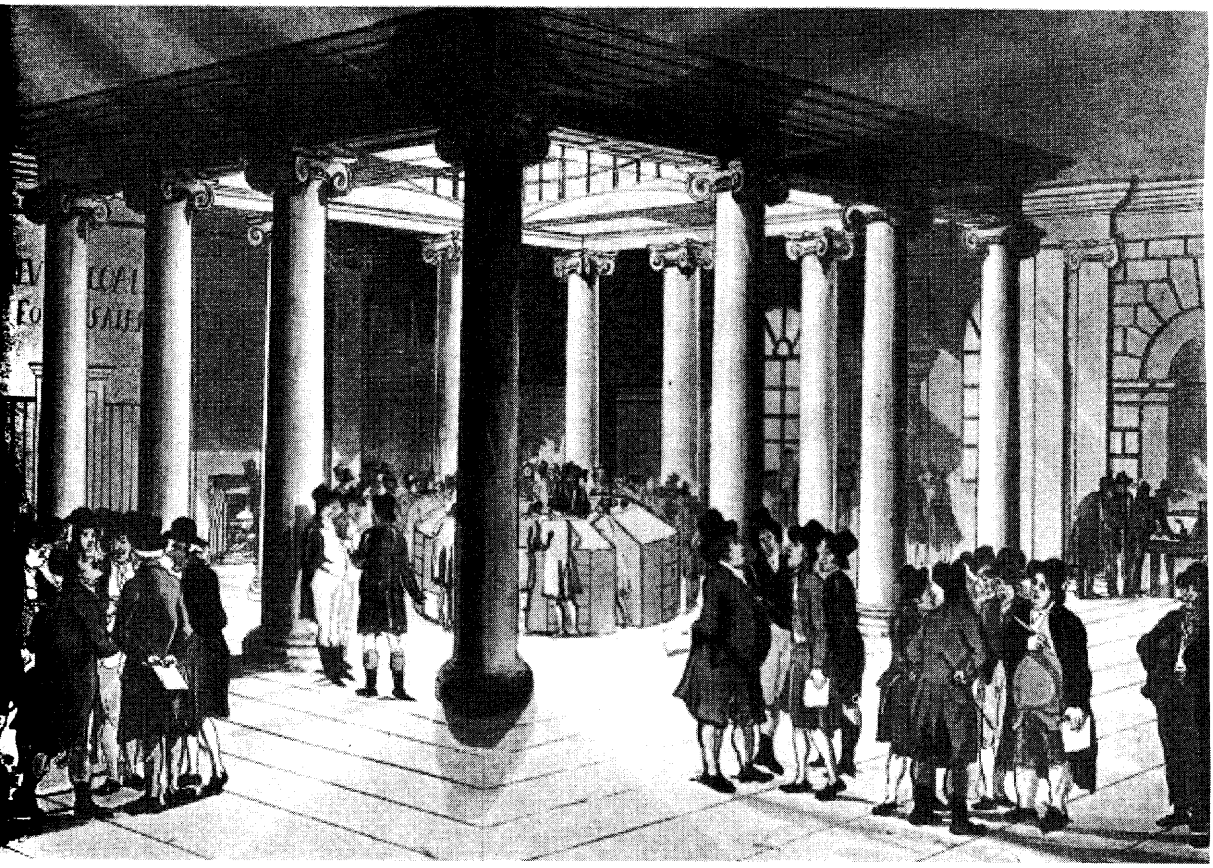


55. O COMÉRCIO MUNDIAL DA GRÃ-BRETANHA EM 1792

Segundo uma compilação de estatísticas inglesas (A.E., M. e D. Inglaterra 10 f° 130). Conforme os círculos representem importações (I) e exportações (E), têm a sua zona central branca ou preta, a importação é ou não superior à exportação. Os círculos vazios indicam um equilíbrio entre I e E: Turquia, I = 290 559; E = 273 715; Itália (1 009 000 e 963 263); Irlanda (2 622 733 e 2 370 866). Desequilíbrios a favor da Inglaterra: os Estados americanos, Portugal (977 820 e 754 612), a França depois do tratado de Eden (717 034 e 1 221 666). Cálculos de conjunto: Europa, 11 170 860 e 12 813 435; América, 5 603 947 e 8 159 502; Ásia, 2 671 547 e 2 627 887; África, 82 917 e 1 367 539. No total, 19 529 273 contra 24 878 362, isto é, uma balança positiva superior a 5 000 000.



Nas exportações, as "manufaturas inglesas" inscrevem-se com 18 509 796, as reexportações de manufaturas estrangeiras com 6 568 565. Esse comércio inglês é assegurado por 15 463 navios à entrada, 15 010 à saída, isto é, 30 470 navios, dos quais 3 620 estrangeiros. Tonelagem média dos navios ingleses, 122 tonéis; tripulação média: 7 homens. Para os tráficos franco-ingleses, 3 160 idas e voltas de navios, dos quais 430 estrangeiros. Para a Ásia, 28 partidas, 36 regressos de navios, todos ingleses. Tonelagem média: 786 tonéis; tripulação média: 93. Os Indiamen *identificam-se, rompem a média. Este apanhado não leva em conta o grande tráfico costeiro inglês (carvão).*



A Bolsa do carvão em Londres. Gravura inglesa por Rowlandson. (Clichê Roger-Viollet).

mas 120 em 1784; 290 por volta de 1797; 370 em 1800 e pelo menos 650 em 1810[232]. Nesta mesma data, um outro autor conta 900, talvez levando em conta as sucursais que alguns abriram. É verdade que essa geração espontânea foi o triunfo de Lilliput (com efeito, os bancos não estão autorizados a ter mais de seis sócios[233]) e, tal como a especulação, que não é só privilégio de Londres, essa geração nasceu das conjunturas e necessidades locais. Um "banco de condado"[234] freqüentemente não é mais que um escritório suplementar aberto numa empresa há muito instalada, onde a emissão de notas, o desconto e os financiamentos se tornam serviços de boa vizinhança, muitas vezes sem cerimônias. Esses banqueiros improvisados vêm das mais diversas profissões: os Fosters, de Cambridge, eram moleiros e comerciantes de trigo; em Liverpool, a maioria dos banqueiros vêm de casas comerciais; em Birmingham, os Lloyds vinham do comércio de ferro; em Nottingham, os Smiths eram fabricantes de malhas; em Norwich, os Gurneys são mercadores de fios e fabricantes de tecidos; na Cornualha, os banqueiros são na sua maioria proprietários

de minas, em outros lugares mercadores de malte ou de lúpulo, ou fabricantes de cerveja, ou tecelões, armarinhos, recebedores de pedágios[235].

Em suma, os bancos nascem, no século XVII, de uma conjuntura local, mais ou menos da mesma maneira como os primeiros estabelecimentos das indústrias novas. Essa Inglaterra provincial precisa de crédito, precisa de uma circulação de letras de câmbio, de numerário, e os bancos privados preenchem todas essas funções, uma vez que têm capacidade para emitir títulos. É para eles uma bela fonte de lucros, pois, pelo menos a princípio, até serem alvo da confiança suficiente para que as pessoas lhe entreguem depósitos, é criando moeda que ampliam seu crédito[236]. Em princípio, esses bancos têm uma reserva de ouro para cobrir sua emissões, mas se sobrevém uma crise, se o público acorre, como em 1745, são obrigados a correr para buscar dinheiro nos bancos londrinos, para evitarem as bancarrotas.

Estas, aliás, nem sempre foram evitadas, particularmente por ocasião das crises de 1793 e 1816. E essas falências provam que os bancos locais faziam grandes empréstimos, não apenas a curto, mas também a longo prazo[237].

No conjunto, porém, o sistema foi sólido porque era na prática, quando não oficialmente, apoiados pelo Banco da Inglaterra, a desempenhar o papel de "prestador de último recurso"[238]. Em geral, suas reservas de numerário bastam para, em caso de dificuldade, cobrir os reembolsos imprevistos dos bancos privados, de Londres ou da província. Depois de 1797, quando as notas do Banco da Inglaterra deixam de ser conversíveis em ouro, tornam-se para os bancos locais a moeda pela qual se comprometem a trocar eventualmente suas próprias notas. Sinal evidente da estabilidade geral, os bancos privados tornam-se caixas de depósitos, aumentando assim sua capacidade de fazer adiantamentos, tanto aos lavradores e proprietários fundiários como aos industriais e possuidores de minas ou aos construtores de canais[239]. Estes não se privaram disso: o endividamento do duque de Bridgewater é um perfeito exemplo.

A partir de 1826, quando os bancos por ações[240] (*joint stock banks)* são autorizados por lei, passam a constituir uma nova geração de bancos mais sólidos, mais providos de capitais do que a clientela com os bancos já instalados, arriscar mais do que eles. E seu número aumenta a olhos vistos: são 70 em 1836, mas de 1º de janeiro a 26 de novembro do mesmo ano, "organizam-se e entram em concorrência com os que já existiam" 42 *joint stock banks*. Em breve serão uma centena e, com suas numerosas sucursais, irão igualar o número de *country banks*, que passam a ser considerados estabelecimentos obsoletos.

Londres ficará durante muito tempo fechada a eles, que no entanto acabam por forçar a entrada. Em 1854, são admitidos na *Clearing House* dos bancos da capital, o que significa que passam a participar integralmente na circulação de dinheiro e de crédito de que Londres é o coração único, sofisticado e sofisticante. A *clearing house*, que tinha sido criada em 1773 para as compensações entre bancos, é descrita com admiração por um francês, Maurice Rubichon, em 1811: "O mecanismo da circulação está organizado de tal maneira que se pode dizer que na Inglaterra não há papel nem dinheiro. Quarenta caixas de Londres fazem entre si quase todos os pagamentos e transações do Reino; reúnem-se todas as tardes, trocam naturalmente os valores que receberam uns pelos outros, de forma que uma nota de mil lhes basta muitas vezes para liquidar uma circulação de vários milhões"[241]. Admirável in-

venção! Todavia, era exatamente nos mesmos termos que os observadores dos séculos XVI ou XVII descreviam os mecanismos das feiras tradicionais de Lyon ou de Besançon-Piacenza! Com a diferença, e importante, de que a reunião da *clearing house* de Londres tem lugar todos os dias; as grandes feiras reuniam-se quatro vezes por ano...

Por outro lado, o banco tem um papel que a feira não podia ter. Um francês inteligente escreve: "Neste país, nenhum indivíduo negociante ou outro guarda dinheiro em casa; tem-no depositado num banqueiro, ou melhor, num caixa, de onde o levanta e que lhe faz as contas e salda todas as suas despesas em proporção com seu crédito"[242]. O dinheiro assim concentrado no banco não fica inativo, torna-se um dinheiro que corre, que se arrisca, pois nem o banqueiro nem o caixa o deixam dormindo em seus cofres-fortes. Como dizia Ricardo, a função que distingue o banqueiro "começa quando ele emprega o dinheiro dos outros"[243]. Além disso, há o dinheiro que circula em percurso obrigatório, entre o Banco da Inglaterra e o governo inglês, entre o Banco, organismo e oportunidade de "último recurso", e os outros bancos e empresas comerciais, até industriais; há também, por intermédio dos *saving banks*, as caixas econômicas populares, captação do dinheiro economizado pelos pobres — enorme operação, como diz a correspondência de um francês —, pois "essa fortuna do pobre [toda junta] é maior na Inglaterra do que a fortuna do rico em alguns reinos"[244].

Deveríamos completar essas explicações com a localização em Londres de uma terceira geração de pseudobancos, a serviço dos *bill brokers* que fundam escritórios de descontos, as *discount houses*. Deveríamos também mostrar como os bancos privados de Londres, os da City, que desempenham o papel de agentes e correspondentes dos bancos regionais, têm a possibilidade de redistribuir o crédito e de fazer transitar os excedentes de dinheiro de regiões como o Sudeste inglês para as zonas ativas do Noroeste. O jogo é muito claro, os capitais distribuem-se segundo os melhores juros dos prestadores, dos prestatários e dos intermediários.

Finalmente, deveríamos visitar o Banco da Inglaterra para vermos:

— que ele não é apenas um banco governamental e, em razão dessa função, dotado de privilégios e tarefas diversos; é também um banco privado, com seus acionistas e, em si, é um excelente negócio, pois as "ações [...] criadas a cem libras esterlinas estavam em 1803 a 136 e estão hoje a 355"[245] (6 de fevereiro de 1817). Ao longo de todo século XVIII, alimentaram a especulação bolsista em Londres e em Amsterdam;

— que o uso da nota do Banco da Inglaterra não pára de se ampliar, conquista o país inteiro e não apenas a capital e sua região, que no princípio foram sua reserva de caça. No Lancashire, em Manchester e em Liverpool, os operários recusavam ser pagos em notas dos bancos privados, que facilmente desvalorizavam nas lojas[246]. Londres mais Lancashire já era um bom campo de ação. Mas, depois de 1797, a nota do Banco da Inglaterra torna-se em todo os país o *ersatz* da moeda-ouro.

Deveríamos também visitar o *Stock Exchange*, onde os novos valores entram maciçamente. Aumenta o número de cotações: em 1825, 114 novas inscrições, das quais 20 para as estradas de ferro, 22 para os empréstimos e para os bancos, 17 para as minas estrangeiras (sobretudo da América espanhola), mais 11 companhias de

gás de iluminação... Essas 114 novas cotações representam, por si sós, 100 milhões de libras[247] investidas, pelo menos em princípio, porque nem todos os fundos são entregues de início.

E começa já a hemorragia dos capitais ingleses em direção aos investimentos no estrangeiro. Fantástico no fim do século XIX, o movimento já está amplamente deslanchado em 1815[248], com altos e baixos, é verdade, e até uma crise terrível que se desencadeia em 1826. A especulação bolsista e financeira e a exportação de capitais nem por isso deixam de prosseguir, através de um mercado financeiro muito animado. Nos anos 1860, quando a produção industrial está ainda em pleno crescimento (quase duplicou em uma dezena de anos e manteve um ritmo rápido pelo menos até 1880[249]), quando o investimento *nacional* é provavelmente o mais alto já verificado na história inglesa[250], o investimento financeiro no estrangeiro, em forte alta desde meados do século, chega mesmo a igualar, em certos anos, o *total* do investimento no território nacional[251]. Por outro lado, a *porcentagem* do comércio e dos transportes no rendimento nacional só fez aumentar, passando de 17,4% em 1801 e 15,9% em 1821 para 22% em 1871 e 27,5% em 1907[252].

Poderemos então falar de um capitalismo "industrial" que seria o "verdadeiro" capitalismo, sucedendo triunfalmente o capitalismo mercantil (o falso) e, finalmente, cedendo a contragosto ao ultramoderno capitalismo financeiro? Os capitalismos bancário, industrial e *comercial* (porque o capitalismo nunca deixou de ser acima de tudo mercantil) coexistem ao longo de todo o século XIX, já antes do século XIX e muito depois do século XIX.

O que mudou com o passar do tempo, e ininterruptamente, foi a oportunidade e as taxas de lucro por setores e por países, e foi em função dessas variações que mudaram os respectivos volumes de investimento capitalista. De 1830 a 1870, época da grande industrialização inglesa, o quociente capital/rendimento parece ter sido o mais alto jamais visto na Inglaterra[253].

Mas isso seria devido apenas às virtudes do capitalismo industrial *em si*, ou ao fato de a indústria britânica poder então crescer na medida dos enormes mercados mundiais, incontestavelmente dominados pela Inglaterra? A prova é que, na mesma época, o capitalismo parisiense, ocupando o lugar que *para ele* era o mais oportuno e lucrativo, o que ele pode disputar como a Inglaterra, retrai-se para a finança. O lugar de Paris foi amplamente aceito como o de organizador dos movimentos de capitais intra-europeus. "Há vinte anos", escreve de Londres o cavaleiro Séguier, em setembro de 1818, "Paris tornou-se o principal centro das operações de banco na Europa, ao passo que Londres não é uma cidade de banco propriamente dito. Daí resulta que o capitalista inglês que queira fazer uma operação de banco, isto é, uma transferência de fundos de um país para outro, é obrigado a dirigir-se às cidades banqueiras da Europa e, como Paris é a mais próxima, é de lá que se faz hoje a maior parte das operações inglesas"[254]. A afirmação merece um exame atento. Mas é inegável que Paris conseguiu um papel ao lado e à sombra de Londres, que ela pratica uma concorrência eficaz, em suma, e, se é verdade o que diz o especialista da história do *Stock Exchange*, W. Bagehot, a mudança em detrimento de Paris só se verifica depois de 1870. É depois da guerra franco-prussiana, segundo ele, que os ingleses se tornam os banqueiros de toda a Europa[255].

Que papel atribuir à conjuntura?

Esta questão, a última do presente capítulo e que ficará sem resposta categórica, nos fará sair do nosso objetivo, que era ultrapassar o campo histórico da Revolução Industrial? Sim, em certa medida, pois o tempo da conjuntura aqui referida é o da conjuntura relativamente curta (não vai além do Kondratieff). Vamos abandonar o longo prazo para ver o espetáculo a partir de observatórios mais próximos da realidade observada. O detalhe surgirá ampliado a nossos olhos.

As flutuações longas e semilongas que incansavelmente se sucedem umas às outras, como uma série ininterrupta de ondas, são uma regra da história do mundo, uma regra que nos chega de longe, destinada a se perpetuar. Algo como um ritmo repetitivo, Charles Morazé fala de *estruturas dinâmicas*, de movimentos como que pré-programados. Essa conjuntura leva-nos forçosamente ao cerne dos problemas já abordados, mas por caminhos especiais, os da história dos preços, cuja interpretação foi um dos grandes problemas da historiografia durante os últimos quarenta ou cinqüenta anos. Nesse domínio, os historiadores ingleses nada têm a invejar seus colegas estrangeiros, pois estiveram entre os primeiros e melhores coletores de séries de preços. Mas eles não vêem a conjuntura da mesma maneira que os outros historiadores (particularmente os franceses).

Simplificando excessivamente, eu diria que os historiadores ingleses não consideram a conjuntura uma força exógena, que continua sendo nosso ponto de vista, formulado mais ou menos explicitamente por Ernest Labrousse, Pierre Vilar, René Baehrel ou Jean Meuvret. Para eles e para mim, a conjuntura comanda os processos concomitantes, forja a história dos homens. Para nossos colegas ingleses, são os processos e os acontecimentos nacionais que criam conjunturas específicas a cada país. A estagnação e o recuo dos preços de 1778 a 1791 são para nós comandados pelo interciclo internacional de Labrousse, para eles pela guerra das colônias da América (1774-1783) e suas conseqüências. Quanto a mim, estou persuadido demais da reciprocidade das perspectivas para não aceitar que as duas maneiras de ver são válidas e que a explicação deve de fato caminhar nos dois sentidos. Mas conforme se avance num sentido ou no outro, as responsabilidades ou, se preferirmos, as causas eficientes correm o risco de mudar de rumo e de natureza.

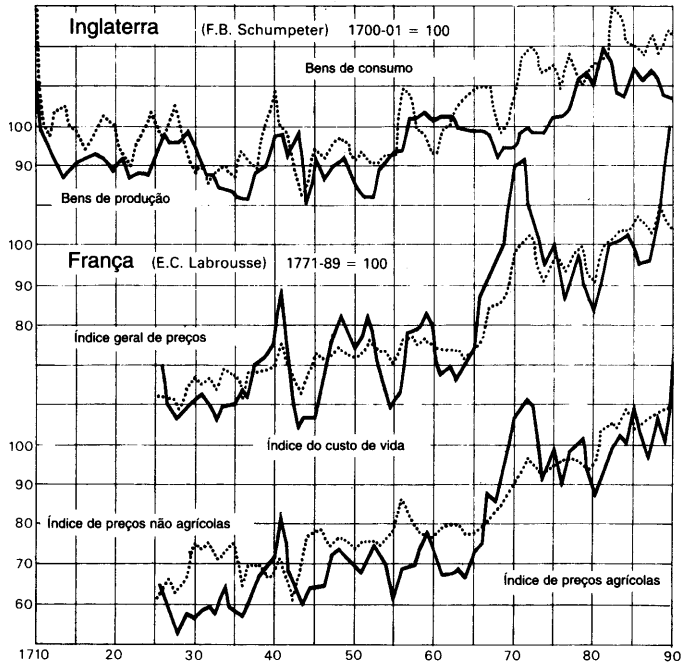
T. S. Ashton[256] e os historiadores que retomaram seu ponto de vista[257] por certo têm razão quando enumeram a série de fatores que pesam sobre as flutuações. A primeira força em questão é a guerra. Ninguém dirá que não. Mais exatamente, é a alternância entre a guerra e a paz (guerra dos Sete Anos 1756-1763, guerra das colônias inglesas da América 1775-1783, guerra contra a França revolucionária e imperial 1793-1802, 1803-1815). A seguir vêm as oscilações da economia rural (que, repita-se continua sendo a primeira atividade da Inglaterra até as imediações dos anos 1830) entre boas, médias e más colheitas, sendo estas últimas (1710, 1725, 1773, 1777, 1792-1793, 1795-1796, 1799-1800) o ponto de partida de crises ditas do *Ancien Régime*[258] que revolvem toda a densidade da vida econômica. Mesmo no século XIX, o recurso, cada vez mais freqüente e volumoso, ao trigo estrangeiro não cessará de fazer oscilar a economia inglesa, quanto mais não seja por causa dos

pagamentos imediatos (e em dinheiro, diz a correspondência trocada) que é necessário efetuar para obter a chegada rápida dos sacos de trigo ou dos barris de farinha.

Outros fatores das *flutuações* inglesas, os *trade cycles*, os ciclos mercantis: o comércio inglês tem seus fluxos ascedentes e depois descendentes, que se traduzem, também eles, nas baixas e altas da conjuntura. Ou então os movimentos da circulação monetária, moedas de prata e de ouro de um lado, conjunto das notas de todas as proveniências do outro. A Bolsa de Londres (onde o "estado sensível" é a regra, onde o temor é um visitante mais insistente do que a esperança[259]) é um curioso sismógrafo que registra os movimentos múltiplos da conjuntura, mas que tem também o poder diabólico de criar por sua vez terremotos, como em 1825-1826, em 1837, em 1847. De dez em dez anos, com efeito, como era já aproximadamente de regra durante o último terço do século XVIII, há, nos últimos andares da vida econômica, ao lado das crises de tipo tradicional ditas de *Ancien Régime,* crises de crédito[260].

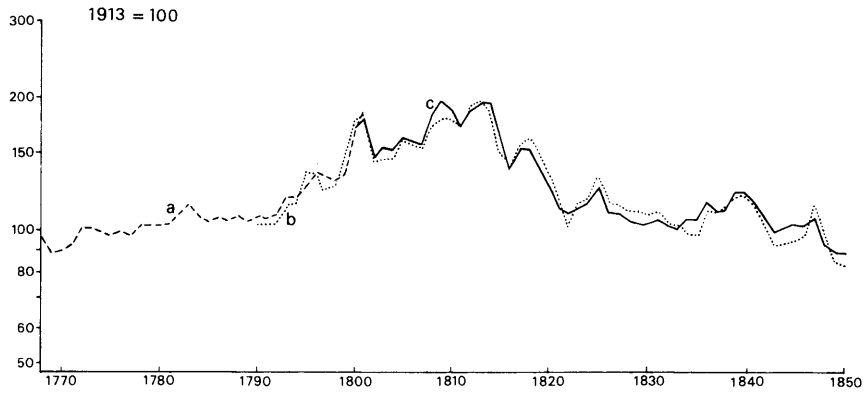
Esse é o sentido das reflexões dos nossos colegas ingleses. Para os historiadores franceses — se têm ou não razão, é uma questão a ser debatida — a conjuntura é uma realidade em si, embora não seja fácil explicá-la em si. Pensamos, com Léon Dupriez e também com Wilhelm Abel, que os preços formam um conjunto. Dupriez fala mesmo de uma *estrutura dos preços*. Estão ligados, e quando todos oscilam é para juntar as respectivas variações. E, sobretudo, não são uma "vibração" que estaria limitada a *uma* economia nacional, por mais importante que ela seja. A Inglaterra não fabrica sozinha os seus preços, nem os fluxos ascedentes e descendentes de seu comércio nem sequer sua circulação monetária; as outras economias do mundo, e do mundo inteiro, ajudam-na e caminham todas quase ao mesmo passo. Foi o que mais impressionou a nós, historiadores, desde o início de nossas investigações. Vejam-se, a esse propósito, as páginas decisivas e reveladores de René Baehrel, sob o signo da surpresa.

A conjuntura que eleva, detém ou retrai os preços ingleses não é, portanto, um tempo próprio da Inglaterra, mas o "tempo do mundo". É provável, quase certo, que esse tempo se forme em parte na Inglaterra, que Londres seja mesmo o seu epicentro essencial, mas o mundo trabalha e deforma a conjuntura, que não é propriedade exclusiva da ilha. As conseqüências são evidentes: a zona de ressonância dos preços é o conjunto da economia-mundo cujo centro é ocupado pela Inglaterra. A conjuntura na Inglaterra é portanto, em parte, exógena e o que se passa fora da Inglaterra, especialmente numa Europa próxima, dá testemunho da história inglesa. Europa e Inglaterra estão envolvidas na mesma conjuntura, o que não quer dizer que se abriguem exatamente sob a mesma bandeira. Falando do papel da *crise* conjuntural na economia geral, sublinhei, pelo contrário, que ela não atinge nem pode atingir da mesma maneira os fracos e os fortes (por exemplo, a Itália e a Holanda no século XVII), que ela é, portanto, ocasião para uma redistribuição das tarefas e relações econômicas internacionais, acabando por reforçar o dinamismo dos mais fortes e acentuando o recuo dos enfraquecidos. Por isso não estou de acordo com o argumento utilizado por P. Mathias[261] para negar o papel que, de 1873 a 1896, desempenha um ramo descendente de um Kondratieff a sua responsabilidade na *Great Depression* que atinge a Inglaterra nesses mesmos anos. Se *as taxas* de crescimento na Alemanha e nos Estados Unidos, argumenta ele, caíram acentuada-



56. OS PREÇOS NA INGLATERRA E NA FRANÇA, 1710-1790

O interciclo de Labrousse, muito bem desenhado nas curvas francesas, existirá nas curvas inglesas? (Segundo G. Imbert, Des mouvements de longue durée Kondratieff, *1959, p. 207)*



57. MOVIMENTOS A LONGO PRAZO DOS PREÇOS INGLESES

Na linha suave do longo prazo, a "estabilidade" de que fala Léon Dupriez define-se sem grande erro de 1772 a 1793. Ao interciclo da França corresponde quando muito a plataforma dos anos de 1780 a 1790. O Kondratieff inicia-se, como na França, por volta de 1791, culmina em 1810-1812 (na França em 1817), atinge o seu ponto baixo em 1850-1851. As três linhas (cheia e pontilhadas) correspondem a cálculos diferentes. (Segundo P. Deane e W. A. Cole, British Economic Growth, 1688-1959, *1962, em encarte)*

mente nesse período, a sorte da Alemanha, dos Estados Unidos e da Inglaterra não deixa de ser muito diferente, há um relativo recuo das ilhas Britânicas, uma diminuição da parte da economia mundial que ocupam. Sem dúvida. Inicia-se já o que será patente durante a crise de 1929. Mas é um fato que há desaceleração do crescimento ao mesmo tempo na Alemanha, nos Estados Unidos, na Inglaterra e, claro, na França. E é esse movimento harmonizado das *curvas*, não dos níveis, que é pouco negável, embora por certo surpreendente.

O que é evidente no século XIX, evidente mais ainda em nosso mundo atual, isto é, uma conjuntura que se revela análoga em amplas superfícies, e atinge quase toda parte ao mesmo tempo, já é evidente no século XVIII e até mais cedo. É grande, pois, a tentação de se comparar o que se passa na Inglaterra, dos anos 1770-1780 até os anos 1812-1817, com o que se passou na França, para que dispomos do estudo exaustivo de Ernest Labrousse. Todavia, não tenhamos muitas ilusões: a imagem francesa não pode valer imediatamente do lado de lá da Mancha. São muitas as curvas que nos são oferecidas e elas falam obrigatoriamente a mesma linguagem. Se a conjuntura dos preços, dos salários, da produção fosse estudada de país para país com os mesmos critérios impostos, as coincidências ou divergências se afirmariam melhor e ficaria resolvido o problema da semelhança ou da dessemelhança. Não é esse o caso. Mas, se compararmos as curvas de preços dos bens de produção e de consumo, umas inglesas, outras francesas, veremos imediatamente que estas são mais movimentadas, mais dramáticas do que aquelas. E talvez seja normal: no centro do mundo a água ferve menos do que nos outros pontos. Na curva dos preços ingleses extraída de P. Deane e A. Cole, hesitamos em reconhecer um interciclo de 1780 a 1792; trata-se antes de um patamar, de uma "estabilidade", como diz L. Dupriez, para quem essa estagnação começaria em 1773. Em contrapartida, a concordância das curvas é indiscutível no que se refere ao Kondratieff que se segue: ponto de partida 1791, pico 1812, fim da descida 1851.

Conclui-se que a Revolução Industrial conheceu, de 1781 a 1815 (datas por alto), dois movimentos, duas respirações, difícil a primeira, fácil a segunda. De modo geral, é o ritmo respiratório da França e do continente europeu: à França infeliz, aflita de Luís XVI, que abrirá suas portas aos tornados da revolução política, corresponde uma Inglaterra de Jorge III, também ela perturbada por uma conjuntura desfavorável. Na Inglaterra, a explosão política não está no fim das provações, mas há provações. Durante uma dezena de anos interrompe-se a subida que até então favorecera a economia inglesa. Não digamos que nada vai bem, mas o fato é que nada vai muito bem. A Inglaterra, tal como a França, paga o preço do esforço e as fantásticas despesas da guerra da América. E a crise que se segue complica tudo, redistribui as tarefas, acusa as diferenças setoriais. O comércio, tanto na França como na Inglaterra, passa por um aumento espetacular de atividade, mas, enfim, tanto de uma lado como do outro, as balanças comerciais desequilibram-se, ao mesmo tempo contra a Inglaterra e contra a França. A recuperação comercial é tentada com vigor, mas só em parte é bem-sucedida. A assinatura, em 1786, do tratado de Eden, uma aproximação entre as duas potências hostis que se desafiam mutuamente, não será uma busca de segurança?

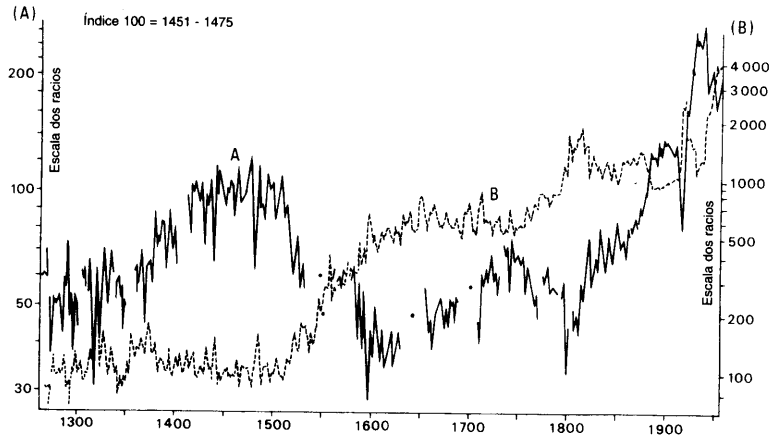
Geralmente, o resultado de uma depressão anormalmente longa é operar uma seleção entre as empresas, favorecendo as que se adaptam e resistem, acabando

com aquelas que se revelam fracas demais para sobreviver. A sorte da Inglaterra é ter abordado esse percurso difícil no momento em que nela se multiplicavam as inovações da "segunda geração": a *jenny* (1768), a fiação mecânica a partir da energia hidráulica (1769), a perfuradora (1775), a máquina a vapor rotativa (1776-1781), a pudlagem (1784), a primeira debulhadora utilizável (1786), o torno aperfeiçoado (1794). Ou seja, um enorme investimento técnico, nas vésperas da recuperação.

Em 1791, o tempo econômico volta a ser favorável: os preços sobem, as atividades dinamizam-se, dividem-se e a produtividade sai ganhando. A agricultura inglesa aproveita com isso até Waterloo e as explorações médias conseguem subsistir graças aos preços favoráveis. É o tempo propício que permite também o desperdício insensato nas guerras revolucionárias e imperiais (para a Inglaterra, um bilhão de libras de despesa[262]). Mas, como esse tempo não é propriedade exclusiva da Inglaterra, o continente também vê, embora com atraso, criar-se uma indústria moderna.

Todavia, a conjuntura em alta elevou os preços, na Inglaterra, mais depressa do que os salários. Com a ajuda da progressão demográfica, houve nessa altura diminuição do nível de vida, do rendimento *per capita* em preços correntes, de 1770 a 1820[263]: 1688, 9,1 libras esterlinas; 1770, 19,1; 1798, 15,4; 1812, 14,2; 1822, 17,5. Prova melhor nos é dada pela curva de Phelps Brown e Sheila Hopkins, que diz respeito aos salários dos pedreiros ingleses, do século XIII ao século XIX. Está reproduzida na página ao lado, indicando os critérios que serviram para seu traçado. Essa curva é decisiva. Ela mostra, numa distância multissecular, a correlação regular entre aumentos de preços e quedas dos salários reais: os preços em alta determinam um aumento da produção e um aumento da população — os fenômenos, ligados um ao outro, determinam-se —, mas os salários decrescem sempre; o progresso, nas condições do *Ancien Régime*, faz-se em detrimento do nível de vida dos trabalhadores. Ora, essa regra, sinal indelével do *Ancien Régime,* ainda prevalece, segundo os cálculos de P. Brown e S. Hopkins, de 1760 a 1810-1820, situando-se os níveis salariais mais baixos nas imediações de 1800, quando a curva, que registra toda a conjuntura, está prestes a se aproximar de seus picos[264]. O fato de a situação melhorar depois de 1820, enquanto os preços descem, é apenas o retomar das regras anteriores. Com efeito, o milagre, a mudança, só se dão com o início de um novo ciclo de Kondratieff, a partir de 1850 (outra data significativa ao mesmo tempo para a Inglaterra e para o continente). Desta vez, os preços sobem e os salários seguem o movimento: entra em cena o crescimento contínuo.

Chego assim ao cerne de um debate que muitos historiadores evitaram, mais ou menos cientemente, a respeito do preço pago pela Inglaterra por sua passagem à franca modernidade. Quanto a mim, creio, juntamente com os primeiros historiadores que se debruçaram sobre esta questão, que houve nesse momento deterioração do bem-estar material das massas inglesas, regressão dos salários reais, tanto para os trabalhadores dos campos como para os das fábricas e transportes... Tendo a acreditar (por minha conta e risco, já que não sou conhecedor titulado desse período) que a primeira fase da industrialização, de 1760 a 1815, foi ainda mais dura do que a que se seguiu a Waterloo, embora as agitações de operários e camponeses tenham sido mais intensas depois da vitória inglesa do que antes, e mais tenazes. Mas



58. A "CESTA BÁSICA"

*O presente gráfico, tal como os de Abel e de Fourastié-Grandamy (*supra, *I, p. 117), traduz o esforço dos historiadores da economia para destacarem, de uma dialética preços-salários, qualquer coisa que se assemelhe a uma renda* per capita. *O pedreiro inglês recebe determinado salário, consome certo número de produtos essenciais. Um grupo desses produtos típicos (algo como uma "cesta básica") foi tomado para indicador. A curva pontilhada dá a evolução do preço desta; a curva em traço contínuo, a relação entre o salário recebido e o preço contemporâneo da cesta (o período 1451-1475 foi escolhido como índice 100). De uma comparação entre as duas curvas ressalta que um período de preços estáveis ou descendentes (1380-1510; 1630-1750) assiste a uma melhoria do consumo e do bem-estar. Se os preços sobem, há deterioração do nível de vida. Assim, de 1510 a 1630; do mesmo modo, de 1750 a 1820, no limiar da Revolução Industrial. A seguir, salários reais e preços sobem paralelamente. (Segundo Phelps Brown e Sheila Hopkins,* in Essays in Economic History, *p. p. Carus-Wilson, II, pp. 183 e 186)*

não será a agitação uma prova, quando não de boa saúde, pelo menos de saúde melhor ou suficiente? É verdade no entanto (é preço *suplementar* do crescimento industrial relativamente às outras formas de crescimento que vieram antes) que, de 1817 a 1850, o aumento dos salários reais e do rendimento *per capita* registrado na curva de Brown e Hopkins foi em parte anulado, para as massas operárias, pelos dramas de uma urbanização demasiado rápida, que cumulou os resultados catastróficos de um habitat miserável, de uma alimentação malsã (e até estragada, por falta de transportes suficientes), de um desenraizamento social que separa os indivíduos dos apoios familiares e dos diversos recursos da comunidade aldeã. Mas, de 1780 a 1815, com a derrocada dos salários reais (que, note-se já tinha começado em 1760[265], isto é, com o acentuado aumento da produção e da população que caracteriza a segunda metade do século XVIII, e não apenas com a guerra americana), a situação é por certo ainda mais dramática.

"Duas gerações foram sacrificadas pela criação de uma base industrial." Essa conclusão de historiadores atuais[266], com o apoio de comentários de contemporâneos ingleses, não se desmentirá se observarmos a Inglaterra desses anos com os olhos do comandante, mais tarde coronel Pillet[267]. Ferido e feito prisioneiro em Portugal, em Sintra, em 1807, viveu longos anos na Inglaterra, até sua libertação, e, embora não tenha por ela uma enorme ternura (qual prisioneiro tem amor a seus

carcereiros?), fala dela como testemunha atenta, sem ódio, e que foi naturalmente levado à imparcialidade. Ficou-lhe a recordação de anos muito duros na Inglaterra. Ele escreve: "Vi todas aquelas manufaturas sem obra, seu povo torturado pela fome e assoberbado de impostos, seu papel-moeda desvalorizado..."[268] Em 1811, "os manufatureiros, como já não podiam pagar seus operários, davam-lhes por salário produtos das suas manufaturas; e os infelizes, para arranjarem pão, vendiam-nos ali mesmo, a dois terços de seu valor real"[269]. Outra testemunha, Louis Simon, também lúcido e admirador da Inglaterra, observa, na mesma época[270], que "o operário já não consegue, com seu salário habitual, arranjar o pão, a carne, os vestuários necessários a seu sustento e ao de sua família". Quanto aos operários agrícolas, "seu salário [...] arrasta-se penosamente atrás da taxa geral de todas as coisas". Em 1812, em Glasgow[271], ele nota que "os salários dos operários do algodão [...] são agora apenas um quarto do que eram há dezenove anos, embora tudo tenha dobrado de preço nesse intervalo". Podemos duvidar dos números, não do empobrecimento denunciado.

Mas o comandante Pillet enxerga mais longe, parece-me, na medida em que, como militar, está consciente do enorme esforço armamentista da Inglaterra. Para alimentar seus exércitos, o governo inglês recruta seus soldados "numa proporção muito mais assustadora do que qualquer dos apelos feitos à nossa população"[272]. É um esforço esmagador, manter exércitos que, no total, reúnem mais de 200 000 homens (e o soldo do soldado das fileiras inglesas é quatro vezes o do francês[273]), manter uma frota enorme. Daí, talvez, a dureza inflexível com que são tratados soldados e marinheiros, oriundos das classes mais desfavorecidas da cidade, "a espuma das espumas"[274]. De um filho de família que não deu certo e a quem os seus compram uma carteira de oficial, dizia-se: "Aquele vadio devia ser enforcado. Só presta para andar vestido de vermelho"[275]. Esse é o pior subproletariado da Inglaterra, abastecido de homens pela miséria dos verdadeiros proletariados, operário, camponês ou vagabundo. De quem é a culpa? Nem da industrialização, nem do capitalismo em vias de escalar os cumes da riqueza, nem sequer da guerra, nem da conjuntura que é um invólucro, mas de tudo isso ao mesmo tempo.

Há muitos historiadores que não querem olhar de frente essa realidade dolorosa. Recusam-se a admiti-la. Um diz que as medidas do nível de vida escapam a qualquer exatidão ou certeza. Outro, que a situação operária era pior, ou pelo menos equivalente, antes das primeiras vitórias da mecanização. Um terceiro afirma não acreditar que os preços tenham baixado de 1790 a 1830. Mas de que preços ele está falando, dos nominais, ou dos reais? E não atestam as curvas que os preços primeiro subiram e depois regrediram? E os salários? É evidente que o povo inglês pagou caro por suas vitórias. Até os progressos da sua agricultura, que enriqueceu só uma classe de rendeiros, mais seguramente ainda suas máquinas, suas vitórias técnicas, sua primazia comercial, a realeza de Londres, a fortuna dos industriais e a dos acionistas do Banco da Inglaterra — tudo isso e não apenas as vitórias militares, o exército, a frota e Waterloo. É justo acrescentar que depois de 1850, mais tarde, todo o povo inglês (independentemente das desigualdades sociais) tomou parte no triunfo mundial da Inglaterra. É destino dos povos que se encontram no centro de uma economia-mundo serem *relativamente* os mais ricos e os menos infelizes. De

cima a baixo da escala social, os holandeses do século XVII, os "americanos" de hoje gozaram, e gozam, desse privilégio que foi o dos ingleses do século XIX.

Progresso material e nível de vida

Adotando-se uma observação conjuntural, a Revolução Industrial inglesa entre o século XVIII e o século XIX surge a uma luz bastante nova. É mais um observatório de onde podemos olhar, afastando-nos um pouco, a paisagem complicada do crescimento. A Revolução Industrial é um conjunto de problemas dificilmente dissociáveis, no interior de um rio que os impele para diante e os transborda. Assim, por sua amplitude, ela obriga a uma indagação sobre a história geral do mundo, sobre as verdadeiras transformações e motivações do crescimento, sobre o início do crescimento contínuo (a data de 1850 parece mais justificada do que a de 1830-1832, proposta sobretudo como termo da primeira fase da Revolução Industrial). Incita-nos também a refletir sobre o crescimento europeu de longo prazo, o qual ela foi o momento mais espetacular, entre um passado durante muito tempo incerto e um presente que talvez volte a sê-lo.

Se medirmos o crescimento por essas duas variáveis, o PNB e o rendimento *per capita* (preferiria mesmo dizer: o PNB e o salário real do pedreiro de Brown e Hopkins), poderemos afirmar, seguindo Wilhelm Abel[276], que as duas variáveis crescem ao mesmo tempo nos séculos XII e XIII: seria já o modelo do "crescimento contínuo". Depois de 1350 e até 1450, o PNB, o volume da produção e a massa da população diminuem, mas o bem-estar dos homens melhora: o fato é que foram libertados das tarefas que lhes impunha o progresso, tiram proveito disso. Durante o século XVI, tão louvado (os quinhentófilos são nacionalistas no que diz respeito ao "seu" século) e até 1620-1650 há desenvolvimento da população e da produção, a Europa repovoa-se a passos largos, mas o bem-estar geral não pára de se degradar. Não se tem progresso sem pagar a conta, essa é a regra. Depois de 1650, a "crise do século XVII", denegrida por uma historiografia conscienciosa, ataca até 1720, 1730 ou 1750. E desenvolve-se o mesmo fenômeno de 1350: uma certa melhoria do bem-estar dos indivíduos instala-se na estagnação do progresso. René Baehrel[277] tem razão. Depois, tudo recomeça no século XVIII: aumento da "prosperidade", diminuição dos salários reais.

A partir de meados do século, momento em que parece quebrar-se o ritmo particular do crescimento do *Ancien Régime*, parecemos entrar em outra era; o *trend* secular é o de um aumento simultâneo da população, dos preços, do PNB, dos salários, apenas interrompido pelos acidentes dos ciclos curtos, como se o "crescimento contínuo" nos fosse prometido para sempre.

Mas de 1850 a 1970 transcorreram apenas cento e vinte anos. Terão as longas crises do *trend* secular desaparecido para sempre com os tempos modernos? É difícil responder, porque, de fato, o segredo, a razão desses movimentos seculares, mesmo suas simples correlações, escapam-nos e, com eles, uma parte notável de toda a explicação histórica. Assim, muitos historiadores, e não dos menos importantes, facilmente se tornam irônicos no que diz respeito a essa história cíclica que

se observa, se verifica, mas não se explica. E será que ela existe? Poderemos acreditar que a história humana obedece a ritmos de conjunto autoritários, pouco explicáveis segundo a lógica comum? Quanto a mim, acredito que sim, embora o fenômeno seja capaz de criar tanta perplexidade quanto os ciclos climáticos que somos realmente obrigados a admitir, hoje em dia, com provas que o sustentam, sem que os eruditos possam passar das hipóteses no que se refere à sua origem.

Creio nesses movimentos de maré que dão o ritmo da história material e econômica do mundo, embora os limiares favoráveis e desfavoráveis que eles engendram, frutos de uma multidão de relações, permaneçam misteriosos. Tanto creio neles que, desde que começaram as dificuldades mundiais por que estamos passando desde 1972-1974, muitas vezes tenho perguntado: teremos entrado no ramo descendente de um Kondratieff? Ou numa descida mais longa ainda, uma descida secular? E, nesse caso, os meios que empregamos no dia-a-dia para debelar a crise não serão a ilusão das ilusões? Com efeito, toda inversão secular é uma crise de estrutura que só pode ser resolvida por demolição e reconstrução estruturais.

Já há alguns anos, seguindo esses mesmos raciocínios no decorrer de uma conferência, meu prognóstico de uma crise prolongada fez sorrir os meus ouvintes. Fazer tais prognósticos em nome da história, em nome da existência de um longo passado de ciclos seculares que se verificam mais do que se explicam, é certamente muito arriscado. Mas os economistas de hoje, armados com sua experiência do atual, parecem também eles reduzidos à hipótese. Não são eles tão pouco capazes quanto nós de prever a *duração* e mesmo de explicar a natureza da crise em que mergulhamos cada dia mais?

À GUISA DE CONCLUSÃO: REALIDADES HISTÓRICAS E REALIDADES PRESENTES

Introduzi, pois, a palavra *capitalismo* — o que não foi uma façanha, mas levantou vários problemas — com seus significados e ambigüidades, no vasto campo da modernidade primeira do mundo. Terei razão em lhe reservar uma acolhida? Em fazer dela um modelo *essencial*, de utilização multissecular? Um modelo, isto é, uma espécie de navio construído em terra e depois lançado ao mar. Ele flutua? Navega? Então a explicação que ele sustenta pode ser válida.

O capitalismo, tal como o entendi, revelou-se, ao longo desta obra, um bom "indicador". Segui-lo é abordar, de um modo direto e útil, os problemas e realidades básicas: o longo prazo; as divisões da vida econômica; as economias-mundos; as flutuações seculares e as outras; os feixes das hierarquias sociais misturadas e se misturando, para não dizer da luta de classes; ou o papel insistente e diversificado das diversas minorias dominantes; ou mesmo revoluções industriais... Assim, a que consagrar estas últimas páginas se não a esse personagem explosivo, a esse lugar geométrico de todos os problemas e discussões levantados nesta obra? A escolha certamente não podia ser melhor. Mas valerá a pena retomar, mesmo em algumas palavras, nossas provas, argumentos e exemplos, o que já foi dito e já devia estar provado? As clássicas conclusões que expõem de novo imperturbavelmente, o essencial de uma obra, como que para fechar bem a porta, não convêm, creio eu, a um livro de história que nunca está terminado, que nunca está escrito definitivamente.

Ao final de tão longa viagem, sinto mais a necessidade de abrir portas e janelas, de arejar a casa e até de sair dela. Tendo construído, a caminho, uma problemática que não devia valer apenas para a modernidade pré-industrial (senão não atingiria a história profunda), gostaria de fazer o modelo se deslocar para o quadro e para as águas de um outro período. Então, já que se trata de mudar de cenário, por que não ir para o mundo atual? Ou seja, para realidades e experiências que vemos com nossos olhos, tocamos com nossos dedos? Sairíamos do mundo encantado da história retrospectiva para irmos dar nas paisagens do presente que não temos que reconstituir: elas se oferecem ao nosso olhar em sua riqueza e sua confusão.

Tal viagem nada teria de ilógico: a finalidade secreta da história, sua motivação profunda, não é a explicação da contemporaneidade?[1] E a história de hoje, em contato com as diversas ciências do homem, não se vai tornando pouco a pouco uma ciência aproximativa, como elas imperfeita, mas pronta tanto para levantar questões como para responder a elas, para servir de medida tanto do presente como

do passado? É isso que me encoraja a incorrer numa aventura a meu ver possível, útil e até agradável. Deixemos de lado, sem grandes remorsos, os acasos de uma comparação feita sem a preocupação além da medida, com o espantalho que é o sacrossanto anacronismo.

Acho que o tempo presente pode ser, para nós que emergimos de uma longa busca através do tempo passado, uma boa tábua de orientação, até, se quisermos arriscar a expressão, uma tábua de verdade.

Naturalmente, não pretendo explicar o presente à luz da história. Desejo apenas observar o que se tornam, nas águas agitadas de hoje, as explicações e processos de exposição que utilizei. O modelo por mim construído em torno do capitalismo anterior ao século XIX navega ainda no presente, resiste a evidentes e violentas contradições? Creio que hoje não nega ontem, que, pelo contrário, ele o elucida, e inversamente: Não faltam analogias. Todavia, essa continuidade diz respeito apenas ao Ocidente, ao mundo chamado livre, que já não abrange o universo inteiro, como antes de 1917. Com as experiências dramáticas levadas a termo nos países socialistas, o capitalismo desapareceu de uma grande parte da terra. O mundo atual é portanto, ao mesmo tempo, continuidade e descontinuidade, e essa contradição manter-se-á no horizonte dos problemas que irei percorrer sucessivamente: o capitalismo estrutural de longo prazo; o capitalismo setor do complexo social; o capitalismo em condições de sobreviver ou não (mas, se ele desaparecesse, levaria consigo todas as desigualdades das nossas sociedades? Temos o direito de duvidar); enfim, o capitalismo distinto da economia de mercado, para mim, testemunha essencial da minha longa pesquisa.

O longo prazo

Defendi, ao longo desta obra, que um capitalismo em *potencial* se esboça desde a alvorada da história, se desenvolve e se perpetua ao longo dos séculos. Theodor Mommsen[2] tem razão. Michael Rostowtsev[3] tem razão. Henri Pirenne[4] tem razão. Com grande antecedência, há sinais que anunciam o capitalismo: o desenvolvimento das cidades e das trocas, o surgimento de um mercado de trabalho, a densidade da sociedade, a difusão da moeda, o aumento da produção, o comércio longínquo ou, se quisermos, o mercado internacional... Quando a Índia, no primeiro século da nossa era, toma a longínqua Insulíndia ou pelo menos penetra nela; quando Roma detém em seu poder mais do que o Mediterrâneo inteiro; quando a China, no século IX, inventa a moeda de papel; quando o Ocidente, entre o século XI e o século XIII, reconquista o mar Interior; quando, com o século XVI, se esboça um mercado mundial, a "biografia do capital" começou, de um modo ou de outro... Muitos historiadores, mais sensatos, recusam-se a recuar além do século XVI, ou mesmo, de preferência, do século XVIII, identificando de algum modo o capitalismo com a prodigiosa eclosão da Revolução Industrial. Mas, mesmo nesta perspectiva "curta", há três ou cinco séculos envolvidos, portanto, uma estrutura de longo prazo — o que não significa uma realidade absolutamente imóvel. O longo prazo e a sucessão de movimentos repetitivos, com variações e retornos, deteriorações,

arranjos, estagnações — os sociólogos falam *de estruturações, desestruturações, reestruturações...* Às vezes, raramente, intervêm também grandes rupturas. A Revolução Industrial é uma, com certeza. Mas, com ou sem razão, defendo que através dessa grande mutação o capitalismo se manteve, no essencial, igual a si mesmo. Pois a regra, para ele e por natureza, não é manter-se pela própria mudança? Alimenta-se dela, pronto a dilatar ou retrair a espessura do seu destino às dimensões dessa espécie de invólucro que já reconhecemos que limita, em cada época, as possibilidades da economia dos homens, onde quer que ela se situe.

O erro seria imaginar o capitalismo como um desenvolvimento por fases em saltos sucessivos: capitalismo mercantil, capitalismo industrial, capitalismo financeiro... É claro, com progressão contínua de uma fase para outra, o "verdadeiro" capitalismo começando tarde, com o domínio da produção. Antes dele, só se deveria falar em capitalismo mercantil, até de pré-capitalismo. Com efeito, vimos que os grandes "mercadores" de outrora nunca eram especializados, que praticavam indiferentemente, simultânea ou sucessivamente, comércio, banco, finanças, especulação bolsista, produção "industrial", a *do Verlagssystem* ou, mais raramente, das manufaturas... O leque mercantil, industrial, bancário, isto é, a coexistência de varias formas de capitalismo, abre-se já em Florença no século XIII, em Amsterdam no século XVII, em Londres já antes do século XVIII. No princípio do século XIX, o maquinismo decerto fez da produção industrial um setor de grande lucro e o capitalismo aderiu, portanto, maciçamente. Mas não ficará estacionado aí. Quando, na Inglaterra, os lucros a princípio fantásticos do *boom* do algodão decaíram, com a concorrência, em 2% e 3%, os capitais acumulados dirigiram-se para outras indústrias, as do aço e das estradas de ferro; mais ainda, houve retorno ao capitalismo financeiro, ao banco, à especulação bolsista mais ativa do que nunca, ao grande comércio internacional, aos lucros de uma exploração colonial, aos empréstimos ao Estado, etc. E mais uma vez sem especialização: os Wendel, na França, são donos de forjas, banqueiros, tecelões nos Vosges e fornecedores de equipamentos militares para a expedição a Argel, em 1830[5].

Por outro lado, a despeito de tudo o que se tem dito do capitalismo liberal e concorrencial dos séculos XIX e XX, o monopólio não perdeu seus direitos. Simplesmente assumiu outras formas, toda uma série de outras formas, desde os *trusts* e as *holdings* até as famosas multinacionais americanas, que durante os anos 60 triplicaram o número de filiais no estrangeiro. Em 1973, 187 delas, instaladas em pelo menos cinco países estrangeiros, realizaram "não apenas três quartos dos investimentos americanos no estrangeiro como também metade das exportações dos Estados Unidos e um terço das vendas totais de bens manufaturados no mercado americano". Acusadas de levarem os trabalhadores do seu país a perderem empregos ao criarem indústrias no estrangeiro, de contribuírem para o déficit da balança de pagamentos e de desempenharem um papel desastroso na especulação monetária internacional, inclusive contra o dólar, elas foram, durante vários anos, objeto de inquéritos do Senado americano — mas nem por isso estão pior hoje. Também elas jogam em qualquer quadro industrial por certo (investindo em países com salários baixos); financeiro, obrigatoriamente, dado o peso dos seus fundos disponíveis a curto prazo ("mais do dobro das reservas dos bancos centrais e das instituições monetárias internacionais", de tal modo que basta um movimento de 2%

da sua liquidez para provocar uma crise monetária aguda em qualquer lugar, segundo o parecer do próprio Senado americano); mas também comercial: em defesa das multinacionais, afirmava-se com efeito, em 1971, que elas eram responsáveis pela maioria das exportações dos Estados Unidos (62%), ao passo que asseguravam apenas 34% da sua produção[6]. Em suma, o principal privilégio do capitalismo, hoje como ontem, continua sendo a liberdade *de escolha* — um privilégio que tem a ver simultaneamente com sua posição social dominante, com o peso de seus capitais, com suas capacidades de empréstimo, com sua rede de informações e, em igual medida, com os vínculos que, entre os membros de uma minoria poderosa, por mais dividida que esteja por obra do jogo da concorrência, criam uma série de regras e de cumplicidades. Decerto seu campo de ação se ampliou muito, uma vez que todos os setores da economia lhe servem e que, em particular , penetrou amplamente na produção. Mas, enfim, assim como ontem não abrangia toda a economia mercantil, hoje ele deixa fora de suas mãos importantes volumes de atividade, abandonando-os a uma economia de mercado que gira por si própria, à iniciativa das pequenas empresas, ao empenho artesanal e operário, por conta do povo. Ele se assenta, tem seus territórios de caça reservados: a grande especulação imobiliária e bolsista, o grande banco, a grande produção industrial a que seu peso e sua organização deixam uma grande liberdade de fixação dos preços, o comércio internacional; ocasionalmente, mas apenas em casos particulares, a produção agrícola ou mesmo os transportes — por exemplo, as companhias de navegação que escapam, graças a pavilhões de complacência, à fiscalidade e que permitiram edificar algumas fortunas fantásticas. E, como pode escolher, o capitalismo tem a capacidade, a qualquer momento, de mudar de rumo: é o segredo de sua vitalidade.

Claro que sua faculdade de adaptação, sua agilidade, sua força repetitiva não colocam o capitalismo ao abrigo de todos os riscos. Quando há grandes crises, muitos capitalistas sucumbem, mas outros sobrevivem, outros instalam-se. Muitas vezes, as soluções novas criam-se mesmo fora deles, a inovação vindo não raras vezes da base. Mas quase automaticamente voltam às mãos dos possuidores de capitais. E, finalmente, surge um capitalismo renovado, muitas vezes reforçado, tão ágil e eficaz quanto o precedente. O visconde de Avenel admira-se e, no fundo, regozija-se de que a riqueza, com o correr do tempo, passe de mão em mão, de forma que, numa propriedade fundiária sucedam-se diferentes "raças" de proprietários[7]. Ele tem razão, mas essas sucessões, afinal de contas, não suprimem nem a riqueza individual, nem a propriedade individual. É o que acontece com o capitalismo: mudando sempre, sucede infinitamente a si próprio. Retomemos, a propósito, o que Henry Hope, importantíssimo homem de negócios de Amsterdam, dizia do comércio, em 1784, depois da quarta guerra anglo-holandesa: "Ele adoece com freqüência, mas nunca morre"[8].

A sociedade envolve tudo

O pior dos erros ainda é afirmar que o capitalismo é "um sistema econômico", sem mais, ao passo que ele vive da ordem social; que ele está, adversário ou cúm-

plice, em igualdade (ou quase) com o Estado, personagem incômodo que é — e isso desde sempre; que tira proveito de todo o apoio que a cultura traz para a solidez do edifício social, porque a cultura, desigualmente distribuída, atravessada por correntes contraditórias, dá apesar de tudo, afinal, o melhor de si à manutenção da ordem estabelecida; que ele depende das classes dominantes que, defendendo-o, se defendem a si mesmas.

Dessas diversas hierarquias sociais — as do dinheiro, as do Estado, as da cultura —, que entretanto se defrontam e se apóiam, qual delas desempenham o papel principal? Pode-se responder como já respondemos: ora uma, ora outra.

Os homens de negócios gostam de dizer que a política ocupa atualmente o principal papel, que o poder do Estado é tal que nem o banco, nem o grande capital industrial contam com relação a ele. E, claro, não faltam analistas sérios que falam do Estado mastodonte, do Estado que tudo esmaga e retira a iniciativa do setor privado, da liberdade benéfica do "inovador". Dever-se-ia obrigar esse mastodonte a voltar ao seu antro. Mas também lemos o contrário, ou seja, que a economia e o capital invadem tudo, esmagam a liberdade dos indivíduos. Na realidade, não nos deixemos enganar, Estado e Capital, ou pelo menos um certo capital, o das grandes firmas e dos monopólios, formam um bom casal e este último, sob nossos olhos, sai-se muito bem. Ao Estado deixou, como outrora, as tarefas pouco remuneradoras ou demasiado dispendiosas: a infra-estrutura das estradas, das comunicações, o exército, os prodigiosos encargos do ensino e da pesquisa. Deixou-lhe também os cuidados de higiene pública, uma boa parte do peso da Seguridade Social. Sobretudo, vive sem constrangimento das complacências, isenções, auxílios e liberalidades do Estado, máquina de coletar enormes fluxos de dinheiro que chegam a ela e que ela redistribui, máquina de gastar mais do que recebe e, portanto, de contrair empréstimos. O capital nunca está muito longe dessa fonte ressurgente. "Contrariamente ao mito de uma vocação empreendedora que caracterizaria o setor privado e encontraria na ação governamental um obstáculo ao seu dinamismo, o capitalismo tardio [o de hoje; também se diz "capitalismo maduro"] encontra na gama das ações particulares do Estado, o meio de garantir a sobrevivência de todo o sistema", evidentemente, o sistema chamado capitalista. Fui buscar esta reflexão em um economista italiano, Frederico Caffè[9], que expõe as obras bastante concordantes de G. Offe[10] sobre a Alemanha atual e de J. O'Connor[11] sobre os Estados Unidos de 1977. Finalmente graças às suas boas relações, à sua simbiose com o Estado, distribuidor de vantagens fiscais (para ativar o sacrossanto investimento), de encomendas suntuosas, de medidas que lhe abrem melhor os mercados externos, é que o "capitalismo monopolista" (que J. O'Connor opõe ao "setor concorrencial") prospera. De modo que, segundo afirma O'Connor, "o crescimento do setor do Estado [inclusive o do Estado Providência] é indispensável à expansão da indústria privada, particularmente das indústrias monopolistas". Entre o "poder econômico e o poder político, formalmente separados, há uma rede cerrada de relações informais"[12]. Decerto, mas o entendimento entre o Capital e o Estado não é de hoje. Atravessa os séculos da modernidade, a ponto de, cada vez que o Estado vacila — o Estado castelhano em 1557, o Estado monárquico na França em 1558 —, vermos o capitalismo acusar o golpe.

Com a cultura, as relações do capitalismo são ainda mais ambíguas porque muito contrastadas: a cultura é, ao mesmo tempo, apoio e oposição, tradição e contestação. É certo que a contestação se esgota com freqüência para além das suas explosões mais vivas. Os protestos, na Alemanha de Lutero, contra os monopólios das grandes firmas dos Fugger, dos Welser e outros, não deram em nada. A cultura volta quase sempre a ser proteção da ordem estabelecida e o capitalismo vai buscar nela uma parte da sua segurança.

Ainda hoje se diz que o capitalismo é, senão o melhor, pelo menos o menos mau dos regimes, que é mais eficaz do que o sistema socialista sem tocar na propriedade e que favorece a iniciativa individual (glória ao inovador Schumpeter!). Os argumentos a seu favor dispersam-se como um tiro de artilharia, por uma ampla zona, mesmo que, aparentemente, longe do alvo. Assim, como o dinheiro é uma estrutura de uma evidente injustiça, qualquer tese a favor da desigualdade social leva água ao moinho. Em 1920, Keynes[13] pronunciava-se incondicionalmente pela "desigualdade na distribuição da riqueza", em sua opinião o melhor meio de engrossar a acumulação dos capitais indispensáveis à vitalidade da vida econômica. "As desigualdades de toda ordem são fenômenos naturais, o que adianta negá-los?", alguém acaba de escrever no *Le Monde*[14] (11 de agosto de 1979).

Nessas discussões, tudo pode ser uma arma, tanto o recurso a Fustel de Coulanges ou a Georges Dumézil, que nada podem fazer, como a Konrad Lorenz[15] ou a um determinado anátema contra Michelet, pedra negra lançada no campo dos liberais. Invoca-se a natureza do homem, que não pode mudar; portanto, também a sociedade é imutável; e sempre foi injusta, hierarquizada, desigual. A história vem assim prestar socorro. Mesmo o velho mito da "mão invisível", do mercado que regularia tudo por si melhor do que faria uma vontade humana, não morreu e ensina que "servir ao interesse individual é servir ao interesse geral"; então, "deixem-se andar e que ganhe o melhor!". A América inebriou-se com o lema do *self made man*, aquele que constrói sozinho sua própria fortuna, honra e exemplo para todas as nações. Claro que não faltam sucessos desse tipo na América e em outros lugares, mas, além de a honestidade nem sempre ser o seu forte, são mais raros do que se diz. Sigmund Diamond[16] até se divertiu em registrar, nos Estados Unidos, como os pretensos *self made men* ocultavam o trampolim que lhes tinha sido oferecido por fortunas familiares construídas em várias gerações, exatamente fortunas "burguesas" da Europa, desde o século XV.

O que desapareceu, porém, foi a euforia e a boa consciência capitalistas do princípio do século XIX, e a linguagem defensiva é, em parte, resposta aos ataques veementes do socialismo em ascensão, um pouco como, no século XVI, a Contra-Reforma terá respondido à Reforma. Logicamente, sucedem-se ataques e respostas. E, como tudo está ligado, a grande crise das nossas economias e sociedades atuais implica profundas crises das culturas. Aí está a experiência de 1968 para nos instruir. Herbert Marcuse[17], que se tornou, sem querer, o papa dessa revolução, tem todo o direito de dizer (23 de março de 1979) que "é estúpido falar de 1968 como de uma derrota". Ela abalou o edifício social, rompeu hábitos, normas, até resignações; o tecido social e familiar saiu suficientemente rasgado para se criarem novos tipos de vida, e em todos os escalões da sociedade. Foi nesse sentido que se tratou de uma verdadeira revolução cultural. O capitalismo, no interior da sociedade ridi-

cularizada, fica numa situação menos boa do que antes, atacado não só por socialistas e marxistas ortodoxos, como também por grupos novos que rejeitam, além do mais, o poder sob todas as suas formas: abaixo o Estado!

Mas o tempo passa; dez anos não é nada para a história lenta das sociedades, é muito para a vida dos indivíduos. Eis os atores de 1968 recuperados por uma sociedade paciente, à qual a lentidão dá uma prodigiosa força de resistência e de absorção. A inércia é o que menos lhe faz falta. Portanto não é um fracasso com certeza, mas um franco sucesso, é preciso examinar atentamente. Aliás, haverá francos sucessos, francas rupturas em matéria cultural? O Renascimento e a Reforma apresentam-se como duas magníficas revoluções culturais e de longo alcance, que irrompem sucessivamente. Na civilização cristã, reintroduzir Roma e a Grécia já era uma operação explosiva, rasgar a veste incólume da Igreja era outra, ainda pior. Ora, tudo acaba por se arranjar, por se incorporar nas ordens existentes e as feridas se curam. O Renascimento resultou no Príncipe de Maquiavel e na Contra-Reforma. A Reforma libera uma nova Europa dominante, superlativamente capitalista; na Alemanha, dá origem à corja dos príncipes territoriais — triste resultado. Por ocasião da Guerra dos Camponeses (1525) Lutero não traiu a causa dos revoltosos?

O Capitalismo sobreviverá?

Boris Porchnev[18] repreendia-me amigavelmente, há alguns anos, bem como aos outros historiadores "burgueses" (leia-se, do Ocidente) por falarmos abundantemente das origens e dos primeiros desenvolvimentos do capitalismo sem nos preocuparmos com seu fim. Eu, pelo menos, tenho alguma desculpa. Limitando-me ao princípio da modernidade, não é culpa minha que o capitalismo, no fim do século XVII, esteja em pleno progresso. Por outro lado, embora ele hoje atravesse, no Ocidente, crises e peripécias, não creio que seja um "doente" que possa expirar amanhã. É certo que já não suscita a admiração que o próprio Marx não podia impedir-se de sentir a seu respeito; já não é visto, como no tempo de Max Weber ou de Werner Sombart, como a última fase, coroando uma evolução. Mas isso não quer dizer que o sistema que irá substituí-lo, numa evolução sem atritos, não se pareça com ele como um irmão.

Com efeito, ou estou muito enganado ou então o capitalismo não poderá ruir por si, por uma deterioração que seja "endógena"; para esse desmoronamento seria necessário um choque exterior de extrema violência e uma solução de substituição confiável. O peso gigantesco de uma sociedade e a resistência de uma minoria dominante sempre prevenida, cujas solidariedades são hoje mundiais, não se abalam facilmente com discursos e programas ideológicos ou sucessos eleitorais momentâneos. Todas as vitórias socialistas, em todo o mundo, beneficiaram-se de um choque exterior e de violências exemplares — a Revolução Russa de 1917, os regimes da Europa de Leste em 1945, o desfecho da Revolução Chinesa em 1957, o triunfo da guerrilha cubana em 1959, a libertação do Vietnam em 1976. E esses movimentos apoiavam-se numa inteira confiança no futuro socialista, hoje mais incerta.

Ninguém negará, decerto, que a crise atual, que começou com os anos 70, ameaça o capitalismo. Ela é mais grave do que a de 1929 e, provavelmente, firmas de primeira grandeza serão engolidas. Mas o capitalismo, enquanto sistema, tem todas as possibilidades de sobreviver a ela. Economicamente falando (não digo *ideologicamente*), pode até sair reforçado.

Vimos, com efeito, qual foi em geral o papel das crises na Europa pré-industrial. Fazer desaparecer os pequenos (pequenos à escala capitalista), as empresas frágeis criadas num momento de euforia econômica, ou, pelo contrário, as empresas envelhecidas — aliviar, portanto, a concorrência, e não a reforçar e concentrar em algumas mãos o essencial das atividades econômicas. Deste ponto de vista, nada mudou hoje. Tanto ao nível nacional como ao nível internacional, há uma redistribuição das cartas, mas em proveito dos mais fortes, e estou de acordo com Herbert Marcuse[19] que afirmava, num debate recente com Jacques Ellenstein, que "as crises essenciais para o desenvolvimento do capitalismo, a inflação, o desemprego, etc., favorecem [hoje] a centralização e a concentração do capitalismo. É o começo de uma nova fase de desenvolvimento, mas não é de modo algum a crise final do capitalismo". Centralização e concentração são, com efeito, os construtores e os demolidores silenciosos das arquiteturas sociais e econômicas. Já em 1968 o presidente da Fiat, Giovanni Agnelli, prognosticava: "dentro de vinte anos, talvez não haja mais de seis ou sete marcas de carros no mundo." E hoje nove grupos partilham sozinhos 80% da produção mundial. As crises seculares (a crise atual, como já disse, parece-me ser uma delas) penalizam uma discordância crescente entre as estruturas da produção, da demanda, do lucro, do emprego, etc. Produzem-se panes e, no reajustamento que se impõe, certas atividades definham ou desaparecem. Mas novas linhas de lucro se desenham ao mesmo tempo, para vantagem dos sobreviventes.

As grandes crises favorecem, além disso, uma outra redistribuição, à escala internacional. Também aí os mais fracos enfraquecem mais, os mais fortes se reforçam, embora às vezes hegemonia mundial mude de mãos e de localização geográfica. O mundo modificou-se profundamente, e de várias maneiras, durante os últimos decênios: houve um deslocamento da economia americana para o sul e o oeste dos Estados Unidos (fenômeno que contou, entre outras coisas, para a debilitação de Nova York). A tal ponto que Jacques Attali[20] acredita poder falar (1979) em "um deslocamento do centro do mundo do Atlântico para o Pacífico", como uma espécie de eixo econômico Estados Unidos—Japão. Houve também a cisão do Terceiro Mundo, com a riqueza recente dos produtores de petróleo, o aumento da miséria e das dificuldades dos demais países subdesenvolvidos. Mas houve também, induzida em grande medida de fora (por sociedades ocidentais e mais ainda por multinacionais), industrialização desses países atrasados, países que ainda ontem estavam confinados ao papel de fornecedores de matérias-primas. Em suma, o capitalismo precisa rever sua política em uma grande parte do mundo que a economia-mundo do Ocidente há muito domina. Essas regiões exploráveis, com baixo nível de vida, são a imensa América Latina, a África que se tornou supostamente livre, e também a Índia... Índia que, sem dúvida, acaba de transpor uma etapa decisiva, uma vez que, habituada às ameaças da fome (a de 1943 deixou 3 ou 4 milhões de mortos em Bengala), realizou tais progressos agrícolas que, com a ajuda de duas ou

três boas colheitas, está em 1978, pela primeira vez, com intensos excedentes, provavelmente obrigada a exportar trigo em razão de dificuldades inesperadas e insolúveis de armazenamento. Todavia, ainda não estamos na virada decisiva que faria da massa dos camponeses indianos compradores de produtos manufaturados *made in India*; a miséria continua sendo geral e a população aumenta 13 milhões por ano![21] Por conseguinte, no que diz respeito ao novo Terceiro Mundo, apostemos que o capitalismo, durante mais algum tempo, saberá reorganizar as formas da sua dominação ou escolher outras. E utilizar, uma vez mais, a força temível do passado, a das posições adquiridas.

Escrevia Marx: "A tradição e as gerações anteriores pesam como um pesadelo sobre o cérebro dos vivos", mas também e não menos, diríamos nós, sobre a sua existência. Jean-Paul Sartre pode sonhar com uma sociedade de que tenha desaparecido a desigualdade, onde deixe de haver dominação de um homem sobre o outro. Mas ainda nenhuma sociedade do mundo atual renunciou à tradição e ao uso do privilégio. Para obter essa renúncia, seria necessário derrubar todas as hierarquias sociais, e não só as do dinheiro, não só as do Estado, não só as dos privilégios sociais, mas também o peso disparatado do passado e da cultura. O exemplo dos países socialistas prova que o desaparecimento de uma única hierarquia — a econômica — levanta montanhas de dificuldades e não basta para estabelecer a igualdade, a liberdade, nem mesmo a abundância. Uma revolução lúcida — mas poderá existir alguma e, se por milagre existisse, as circunstâncias sempre tão pesadas lhe concederiam conservar tal privilégio por muito tempo? —, uma tal revolução teria muita dificuldade em demolir tudo o que é preciso demolir e em conservar o que fosse importante conservar: uma liberdade de base, uma cultura independente, uma economia de mercado sem dados viciados, mais um pouco de fraternidade. É pedir demais. Tanto mais que, quando o capitalismo é questionado, é sempre em períodos de dificuldades econômicas, ao passo que uma ampla reforma estrutural, sempre difícil e traumatizante, teria necessidade da abundância e até da superabundância. E a atual maré demográfica, de velocidades exponenciais, não facilita a distribuição eqüitativa dos excedentes.

Para concluir de verdade: o capitalismo diante da economia de mercado

Finalmente, é sobretudo no plano político que assume pleno significado a distinção, para mim indubitável, entre o capitalismo sob as suas diversas formas e a "economia de mercado".

A grande ascensão capitalista do século passado foi talvez descrita, até por Marx, até por Lênin, como eminentemente, saudavelmente concorrencial. Efeito de ilusões, de heranças, de velhos erros de julgamento? No século XVIII, diante dos privilégios gratuitos de uma nobreza de "ociosos", os privilégios comerciais pareciam ainda o justo preço do trabalho; no século XIX, depois da era das grandes companhias de monopólio estatal, do gênero das companhias das Índias, a simples liberdade mercantil já podia parecer verdadeira concorrência. Por outro lado, a produção industrial (que no entanto não é mais do que um setor do capitalismo) depen-

dia muitas vezes de pequenas empresas, amplamente submetidas a concorrência, ainda hoje. Daí a imagem clássica do empresário, servidor do bem público, que atravessa todo o século XIX, ao mesmo tempo que se celebram as virtudes da livre troca e do *laissez-faire*.

O espantoso é que tais imagens continuem presentes na linguagem política, jornalística, na divulgação e no ensino da economia, quando a dúvida já se introduziu nas discussões dos especialistas, e isso já antes de 1929. Keynes, a seu modo, falava de concorrência imperfeita; os economistas contemporâneos vão mais longe: para eles, há os preços do mercado e os preços dos monopólios, isto é, um setor monopolista e um "setor concorrencial", ou seja, dois níveis. Encontramos a dupla imagem tanto em J. O'Connor como em Galbraith[22]. Será então um abuso chamar *economia de mercado* ao que alguns denominam hoje *setor concorrencial*? No cume estão os monopólios, abaixo a concorrência reservada às pequenas e médias empresas.

A distinção ainda não é corrente nas nossas discussões, é verdade, mas, pouco a pouco, vai-se criando o hábito de designar por capitalismo os níveis superiores. O capitalismo é, cada vez mais, um superlativo. Assim, na França, contra quem se eleva a vingança pública? Contra os trustes, contra as multinacionais; é visar o alto e corretamente. A loja onde compro meu jornal não conta para o capitalismo, só a cadeia, quando ela existe, de que depende a modesta loja. Também não contam as oficinas artesanais e as pequenas empresas independentes, aquilo que na França chamamos às vezes de 49, porque não querem, dadas as conseqüências sindicais e fiscais, atingir o número fatídico dos 50 empregados. Essas pequenas empresas, essas unidades minúsculas são inúmeras. Mas são vistas em muito grande número nos conflitos de envergadura que lançam, sobre elas e sobre o problema que nos preocupa, plena luz.

Assim, durante os dois últimos decênios, que em Nova York precederam a crise dos anos 70, a cidade, então a primeira cidade industrial do mundo, viu declinar uma atrás da outra as minúsculas empresas, muitas vezes com menos de vinte participantes, que eram sua substância industrial e mercantil — o enorme setor da confecção, centenas de tipografias, muitas indústrias de produtos alimentícios, um bom número de pequenos empreiteiros da construção civil... Enfim, um mundo verdadeiramente "concorrencial" em que as unidades se chocavam, apoiando-se também umas nas outras. A desorganização de Nova York resultou do desapossamento desses milhares de empresas que, antes, permitiam encontrar na cidade, fabricado localmente, armazenado localmente, tudo o que o consumidor pudesse desejar. Foram grandes empresas que suplantaram, destruíram esse universo em benefício de grandes unidades de produção, fora da cidade. O pão, que antigamente era fabricado por uma velha empresa local para as escolas nova-iorquinas, vem hoje de New Jersey[23]...

E, um bom exemplo, dentro do país mais "avançado" do mundo, do que pode ser um economia concorrencial, certamente obsoleta, com efetivos minúsculos e uma gestão personalizada. Ela acaba de desaparecer, deixando na Nova York desertada um vazio irreparável. Mas há universos como esse que podemos observar ainda vivos. Prato, um grande centro têxtil junto de Florença, é o melhor exemplo que conheço, um verdadeiro polipeiro de empresas muito pequenas, ativas com

uma mão-de-obra apta para todas as tarefas e para todas as alterações necessárias, pronta a seguir as correntes da moda e da conjuntura, com velhas práticas que lembram às vezes uma espécie de *Verlagssystem*. As grandes firmas têxteis, na Itália, sofrem com a atual recessão, mas Prato ainda vive em pleno emprego.

Mas não é meu propósito multiplicar os exemplos. Trata-se apenas de assinalar que há uma margem inferior, mais ou menos larga, da economia — chamem-lhe como quiserem, mas existe e é feita de unidades independentes. Então não se apressem em afirmar que o capitalismo é o conjunto do social, que ele envolve nossas sociedades inteiras. A pequena oficina de Prato, tal como uma tipografia hoje falida de Nova York, não se devem colocar na categoria do verdadeiro capitalismo. Não é justo, nem no plano social, nem no plano da gestão econômica.

Enfim, é preciso acrescentar que o setor concorrencial, por sua vez, não abarca tudo o que o capitalismo das cúpulas deixou de lado ou mesmo abandonou. Ainda hoje, tal como no século XVIII, há um amplo rés-do-chão que, no dizer dos economistas, representa 30% a 40% das atividades nos *países industrializados* do mundo atual. Esse volume, calculado recentemente e que surpreende por sua importância, representa a soma, fora dos mercados e dos controles do Estado, da fraude, da troca de bens e serviços, do "trabalho clandestino", das atividades do lar, essa economia doméstica que, para S. Tomás de Aquino, era a economia pura e que subsiste nos nossos dias. A "tripartição", a economia por níveis cuja importância antiga eu reconheci, continua sendo um modelo, uma matriz de observação para o tempo presente. E as estatísticas que não levam em conta, em seus números, esse rés-do-chão das nossas sociedades são uma análise incompleta.

Isso nos obriga a rever muitos pontos de vista sobre um "sistema" que seria capitalista de alto a baixo da sociedade. Há, pelo contrário, para falar resumidamente, uma dialética viva do capitalismo em contradição com o que, abaixo dele, não é o verdadeiro capitalismo. Costuma-se dizer que as grandes firmas toleram as pequenas empresas, que se quisessem as tragariam de uma só vez. Que bondade da parte delas! Também Stendhal achava que, na cruel Itália do Renascimento, as grandes cidades tinham, por bondade de alma, poupado as menos grandes. Eu disse (e provavelmente tenho razão) que as grandes cidades não teriam podido viver sem terem as pequenas a seu serviço. Quanto às firmas colossais, segundo Galbraith, respeitariam as empresas de dimensão liliputiana porque estas, dada a sua pequena escala, têm custos de produção mais elevados e permitem portanto fixar os preços do mercado a um nível que aumenta as margens de lucro das grandes firmas. Como se, caso estivessem sozinhas, estas não pudessem fixar os preços que quisessem e aumentar seus lucros! De fato, necessitam de unidades menores do que elas próprias, por um lado, e sobretudo, para se liberarem de mil tarefas mais ou menos medíocres, indispensáveis à vida de qualquer sociedade e de que o capitalismo não cuida. Por outro lado, tal como as manufaturas do século XVIII que se dirigiam sempre às oficinas artesanais disseminadas ao seu redor, as grandes firmas confiam certas tarefas a subcontratados que entregam produtos acabados ou semi-acabados. A metalurgia das fábricas artesanais da Savóia trabalha hoje para fábricas muito distantes. Também há lugar para revendedores, intermediários... Todas essas cadeias de subcontratantes são, é claro, diretamente dependentes do capitalismo, mas constituem apenas um setor particular da pequena empresa.

Aliás, parece que, se o conflito entre o capitalismo e sua margem inferior fosse estritamente de ordem econômica — o que não é — a coexistência triunfaria por si mesma. É a conclusão de um recente colóquio de economistas[24]. Mas aí entra a política governamental. Vários países europeus, desde a última guerra, praticaram uma política consciente visando eliminar, como em Nova York, a pequena empresa, considerada uma sobrevivência e um sinal do atraso econômico. O Estado criou monopólios; assim, para tomar um exemplo, a Électricité de France é hoje acusada de ser um Estado dentro do Estado e de atrapalhar o desenvolvimento de certas formas de energia nova. E são as grandes empresas do setor privado que receberam e recebem os créditos e a ajuda prioritária do Estado, ao passo que os bancos fecham, obedecendo a ordens, seus créditos às empresas menores — o que equivale a condená-las a vegetar ou desaparecer.

Não há política mais perigosa. É repetir, sob outra forma, o erro fundamental dos países socialistas. Lênin dizia: "A pequena produção mercantil dá todos os dias, em todos os momentos, origem ao capitalismo e à burguesia de forma espontânea... Onde subsistem a pequena exploração e a liberdade das trocas surge o capitalismo"[25]. A ele atribui-se até mesmo a frase: "O capitalismo começa no mercado da aldeia." Conclusão: para acabar com o capitalismo é preciso extirpar, até as raízes, a produção individual e a liberdade das trocas. Não serão essas observações de Lênin, na realidade, uma homenagem à enorme força criadora do mercado, da zona inferior das trocas, do artesanato e até, a meu ver, do virar-se? Uma força criadora que, para a economia, é não apenas uma riqueza básica mas também uma posição de recolhimento durante os períodos de crise, as guerras, as panes graves da economia que exigem mudanças estruturais. O rés-do-chão, que não está paralisado pelo peso de seus equipamentos e de sua organização, está sempre apto a apanhar o vento; é a zona das fontes, das soluções improvisadas, das inovações também, se bem que, geralmente, o melhor das suas descobertas caia nas mãos dos possuidores de capitais. Não foram os capitalistas que fizeram a primeira revolução do algodão, tudo partiu de empresas minúsculas e dinâmicas. Será muito diferente hoje? Um dos grandes representantes do capitalismo francês dizia-me recentemente: "Nunca são os inventores que fazem fortuna!" Eles precisam passar a jogada. No entanto, foram eles que inventaram! E um relatório do M.I.T. acaba de assinalar que durante os últimos quinze anos mais da metade dos empregos criados nos Estados Unidos devem-se a pequenas empresas de menos de 50 operários. Finalmente, admitir sem reservas a distinção entre economia de mercado e capitalismo não deveria poupar-nos ao tudo ou nada que invariavelmente nos propõem os políticos, como se fosse impossível conservar a economia de mercado sem dar toda a liberdade aos monopólios, ou desvencilhar-nos desses monopólios sem "nacionalizar" à força? O programa da Primavera de Praga — socialismo na cúpula, liberdade, "espontaneidade" na base — oferecia-se realmente como uma dupla solução para uma dupla realidade preocupante. Mas qual socialismo saberá manter as liberdades e a mobilidade da empresa? Enquanto a solução implicar substituir o monopólio do Capital pelo monopólio do Estado, acrescentar, em suma, os defeitos deste aos defeitos daquele, quem estranhará que as soluções clássicas da esquerda não suscitem o entusiasmo dos eleitores? Se as procurássemos com seriedade e com honestidade, não faltariam soluções econômicas que ampliassem o setor do mercado e pusessem a seu serviço

as vantagens econômicas que um grupo dominante reservou para si. Mas a dificuldade não está essencialmente aí, ela é de ordem social. Tal como não se pode esperar dos países que estão no centro de uma economia-mundo que renunciem a seus privilégios no plano internacional, também no plano nacional será de se esperar que grupos dominantes que associam o Capital ao Estado e que têm a garantia do apoio internacional aceitem jogar o jogo e passar a jogada?

30 de outubro de 1979

NOTAS

Prefácio

1. *Conquerors and Rulers. Social Forces in Medieval China*, 2ª edição 1965, pp. 13 ss., citado por Immanuel WALLERSTEIN, *The Modern World System*, 1974, p. 6.
2. Ashin DAS GUPTA, "Trade and Politics in 18th Century India", *in Islam and the Trade of Asia*, p. p. D. S. RICHARDS, 1970, p. 183.
3. René BOUVIER, *Quevedo "homme du diable, homme de Dieu"*, 1929, p. 83.
4. Jean IMBERT, *Histoire économique des origines à 1789*, 1965; Hans HAUSHERR, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, 1954; Hubert RICHARDOT e Bernard SCHNAPPER, *Histoire des faits économiques jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, 1963; John HICKS, *A Theory of Economic History*, 1969, trad. fr. 1973.
5. *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, 2 vols., 1958.
6. Frederico NOVALIS, *L'Encyclopédie*, 1966, p. 43.
7. René CLEMENS, *Prolegomènes d'une théorie de la structure économique*, 1952, especialmente p. 92.
8. Witold KULA, segundo uma antiga conversa. *Cf. On the Typology of Economic Systems. The Social Sciences. Problems and Orientation*, 1968, pp. 109-127.
9. José Gentil DA SILVA, referência perdida que o autor, consultado, não conseguiu localizar.
10. *Les Étapes du développement politique*, 1975, p. 20.
11. *Le Monde*, 23 de julho de 1970, artigo de K. S. KAROL.
12. Citado por Cyril S. BELSHAW, *Traditional Exchange and Modern Markets*, 1965, p. 5.
13. Joseph SCHUMPETER, *History of Economic Analysis*, 2ª ed. 1955, I, p. 6.
14. Jean POIRIER, "Le commerce des hommes", *in: Cahiers de l'Institut de science économique appliquée*, nº 95, nov. 1959, p. 5.
15. Marc GUILLAUME, *Le Capital et son double*, 1975, p. 11.
16. Jean-Baptiste SAY, *Cours complet d'économie politique pratique*, I, 1828, p. 7.
17. Fernand BRAUDEL, "Histoire et sciences sociales: la longue durée", *in Annales E.S.C*, 1958, pp. 725-753.
18. J. SCHUMPETER, *op. cit.*, cap. II *passim*. Segundo Elisabeth BOODY-SCHUMPETER, a quarta maneira seria o método sociológico.

Capítulo 1

1. *Cf. supra*, II, cap. 5.
2. SIMONDE DE SISMONDI, *Nouveaux principes d'économie politique*, p. p. Jean Weiller, 1971, p. 19.
3. *Ibid.*, p. 105, n. 1.
4. Expressão que encontrei, neste sentido restrito, em Fritz RÖRIG, *Mittelalterliche Weltwirtschaft, Blüte und Ende einer Weltwirtschaftsperiode*, 1933. Por sua vez, Hektor AMMANN, *Wirtschaft und Lebensraum der mittelalterlichen Kleinstadt*, s.d., p. 4, diz com razão: *"eine Art Weltwirtschaft"*, uma espécie de economia mundial.
5. Léon-H. DUPRIEZ, "Principes et problèmes d'interprétation", p. 3, *in Diffusion du progrès et convergence des prix. Études internationales*, 1966. As considerações que se seguem neste capítulo vão ao encontro das teses de I. WALLERSTEIN, *op. cit.*, embora nem sempre eu esteja de acordo com ele.
6. Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1949, pp. 325, 328 ss.
7. F. BRAUDEL, *Médit.*, 1966, I, p. 354.
8. A. M. JONES, "Asian Trade in Antiquity", *in Islam and the Trade of Asia*, *op. cit.*, p. 5.
9. Emprego a expressão *regras tendenciais*, segundo o exemplo de Georges Gurvitch, para não falar de "leis".
10. Paul M. SWEEZY, *Le Capitalisme moderne*, 1976, p. 149.
11. A frase é de Wallerstein.
12. Georg TECTANDER VON DER JABEL, *Iter persicum ou description d'un voyage en Perse entrepris en 1602...*, 1877, pp. 9, 22-24.
13. Pedro CUBERO SEBASTIÁN, *Breve Relación de la peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo*, 1680, p. 175.
14. Louis-Alexandre FROTIER DE LA MESSELIÈRE, *Voyage à Saint-Petersbourg ou Nouveaux Mémoires sur la Russie*, 1803, p. 254.
15. *Médit.*, I, p. 259.
16. Philippe de COMMYNES, *Mémoires*, III, 1965, p. 110.
17. René DESCARTES, *Œuvres I, Correspondance*, 1969, p. 204.
18. Charles de BROSSES, *Lettres familières écrites d'Italie en 1739 et 1740*, 1858, p. 219.

19. Jacques de VILLAMONT, *Les Voyages..*, 1607, p. 203.
20. *Ibid.*, p. 209.
21. No sentido, é claro, de *espíritos livres.*
22. Brian PULLAN, *Rich and Poor in Renaissance Venice*, 1971, p. 3.
23. *Voyage d'Angleterre, de Hollande et de Flandres*, 1728, Victoria and Albert Museum, 86 NN 2, f° 177. Por "brownistas" entenda-se uma seita religiosa protestante nascida durante os anos de 1580 dos ensinamentos de Robert Browne; por "milenários", milenaristas.
24. *Ibid.*, f^os 178-179.
25. Hugo SOLY, "The 'Betrayal' de the Sixteenth Century Bourgeoisie: a Myth? Some considerations of the Behaviour Pattern of the Merchants of Antwerp in the Sixteenth Century", *in Acta historiae neerlandicae*, 1975, pp. 31-49.
26. Louis COULON, *L'Ulysse françois ou le voyage de France, de Flandres et de Savoie*, 1643, pp. 52-53 e 62-63.
27. Alonso MORGADO, *Historia de Sevilla*, 1587, f° 56.
28. Rei de Portugal até 1640.
29. Evaldo CABRAL DE MELLO, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654*, 1975, p. 72.
30. *Ibid.*
31. Charles CARRIÈRE, Marcel COURDURIÉ, *L'Espace commercial marseillais aux XVII^e et XVIII^e siècles*, datil., p. 27.
32. A.N., Marinha, B^7 463, 11 (1697).
33. Patrick CHORLEY, *Oil, Silk and Enlightenment. Economic Problems in XVIIIth century Naples*, 1965. Ver também Salvatore CIRIACONO, *Olio ed Ebrei nella Repubblica veneta del Settecento*, 1975, p. 20.
34. Ver *supra*, II, cap. IV.
35. *Médit.*, 1966, I, p. 113 ss.
36. *Ibid.*, p. 358.
37. Ernst WAGEMANN, *Economia mundial*, 1952, II, p. 95.
38. Johann Heinrich von THÜNEN, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, 1876, I, p. 1.
39. E. CONDILLAC, *Le Commerce et le gouvernement*, 1776, ed. 1966, pp. 248 ss., encena uma economia situada numa ilha imaginária.
40. *Siedlungsgeographische Untersuchungen in Niederandalusien*, 1935.
41. Ver *supra*, II, pp. 22-27.
42. *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, II, 1802, pp. 403 ss., citado por Pierre DOCKÈS, *L'Espace dans la pensée économique*, 1969, pp. 408-409.
43. Ver *infra*, p. 36.
44. H. PIRENNE, *Histoire de Belgique*, III, 1907, p. 259.
45. A. EMMANUEL, *L'Échange inégal*, 1969, p. 43.
46. Numa comunicação à Semana de Prato, abril de 1978.
47. *Ibid.*
48. Johann BECKMANN, *Beiträge zur Œkonomie...*, Por volta de 1781, III, p. 427. Em 1705, 84 casas comerciais, das quais 12 espanholas, 26 genovesas, 11 francesas, 10 inglesas, 7 hamburguesas, 18 holandesas e flamengas; François DORNIC, *op. cit.*, p. 85, segundo Raimundo de LANTERY, *Memorias*, 2ª parte, pp. 6-7.
49. Jean GEORGELIN, *Venise au siècle des Lumières*, 1978, p. 671.
50. Tibor WITTMAN, "Los metales preciosos de América y la estructura agraria de Hungria a los fines del siglo XVI", *in Acta historica*, XXIV, 1967, p. 27.
51. Jacques SAVARY, *Dictionnaire universel de commerce...*, 1759-1765, V, col. 669.
52. Jacques DOURNES, *Pötao, une théorie du pouvoir chez les Indochinois Jörai*, 1977, p. 89.
53. Abade PRÉVOST, *Histoire générale des voyages*, VI, p. 101.
54. J. PAQUET, "La misère dans un village de l'Oisans en 1809", *in Cahiers d'histoire*, 1966, 3, pp. 249-256.
55. Germaine LEVI-PINARD, *La Vie quotidienne à Vallorcine au XVIII^e siècle*, 2ª ed., 1976.
56. "Cervières, une communauté rurale des Alpes briançonnaises du XVIII^e siècle à nos jours", *in Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, 1976, nº 3, pp. 21 ss.
57. Citado por Isaac de PINTO, *Traité de la circulation et du crédit*, 1771, pp. 23-24.
58. H. C. DARBY, *An Historical Geography of England before a.d. 1800*, 1951, p. 444.
59. E. NARNI-MANCINELLI, Matteo PAONE, Roberto PASCA, "Inegualanzia regionale e uso del territorio: analisi di un'area depressa della Campania interna", *in Rassegna economica*, 1977.
60. Christiane KLAPISCH-ZUBER, *Les Maîtres du marbre. Carrare 1300-1600*, 1969, pp. 69-76.
61. Moscou, A.E.A., 705/409, f° 12, 1785.
62. *Le Monde*, 27 de junho de 1978.
63. Ver *supra*, II, cap. V, p. 408.
64. Ver *supra*, II, cap. V, p. 408.
65. T. S. WILLAN, *Studies in Elizabethan Foreign Trade*, 1959, p. V.
66. Pierre BRUNEL, *L'État et le Souverain*, 1977, p. 12.
67. *Dogado* designa a zona de lagunas, de pequenas ilhas e de estuários da costa setentrional do Adriático, que constitui os arredores de Veneza (*Enc. it.*, XIII, p. 89).

68. Elena FASANO, *Lo Stato mediceo di Cosimo I*, 1973.
69. Georges LIVET, *L'Équilibre européen de la fin du XV^e siècle à la fin du XVIII^e*, 1976.
70. Claude MANCERON, *Les Vingt Ans du roi*, 1972, p. 121.
71. Ragnar NURSKE, *Problems of Capital Formation in Underdeveloped Countries*, 1953, p. 4.
72. P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*, VIII, 1, 1959, p. 1114.
73. A. EMMANUEL, *op. cit.*, p. 32.
74. David RICARDO, *Principes de l'économie politique et e de l'impôt*, p. p. Christian SCHMIDT, 1970, pp. 101-102.
75. G. TOMASI DI LAMPEDUSA, *Le Guépard*, 1960, p. 164.
76. Maurice LÉVY-LEBOYER, François CROUZET, Pierre CHAUNU.
77. Até a criação, em 24 de março de 1776, da Caixa de Descontos.
78. Ver *infra*, pp. 93-94.
79. *Op. cit.*, p. 10.
80. I. WALLERSTEIN, *The Modern World System*, cap. II, datilograma.
81. J. GEORGELIN, *Venise au siècle des Lumières*, *op. cit.*, p. 760.
82. *Ibid.*, p. 14 e *passim*.
83. *Médit.*, II, p. 41.
84. Jacques GERNET, *Le Monde chinois*, 1972, p. 429.
85. Ver *infra*, p. 383.
86. Citado por H. R. C. WRIGHT, *Congrès de Léningrad 1970* , V, p. 100.
87. W. KIENAST, *Die Anfänge des europäischen Staatensystems im späteren Mittelalter*, 1936.
88. *Geschichte der Kriegskunst...*, 1907.
89. Cito de memória esse episódio extraído dos documentos de Diego Suárez, outrora conservados nos Arquivos do Governo Geral da Argéia.
90. E. CABRAL DE MELLO, *Olinda Restaurada..., op. cit., passim.*
91. *Ibid.*, p. 246.
92. Tive uma troca de correspondência sobre este assunto com o professor CRUZ COSTA da Universidade de São Paulo.
93. Sobre a introdução da baioneta, ver J. U. NEF, *La Guerre et le progrès*, 1954, pp. 330-333.
94. Citado por J. U. NEF, *La Guerre et le progrès humain*, 1954, p. 24.
95. Pasquale VILLANI, "La società italiana nei secoli XVI e XVII", *in Ricerche storiche ed economiche in memoria di C. Barbagallo*, 1970, I, p. 255.
96. Philippe Auguste d'ARCQ, *La Noblesse militaire*, 1766, pp. 75-76; os itálicos são meus.
97. B. G. ZANOBI, *in* Sergio ANSELMI, *Economia e Società: le Marche tra XV e XX^o secolo*, 1978, p. 102.
98. I. WALLERSTEIN, *op. cit.*, p. 87.
99. Federico BRITO FIGUEROA, *Historia económica y social de Venezuela*, I, 1966, *passim.*
100. G. MACARTNEY, *Voyage dans l'intérieur de la Chine et en Tartarie, fait dans les années 1792, 1793 et 1794...*, II, p. 73.
101. Louis-Narcisse BAUDRY DES LOZIÈRES, *Voyage à la Louisiane et sur le continent de l'Amérique septentrionale fait dans les années 1794-1798*, 1802, p. 10.
102. Peter LASLETT, *Un Monde que nous avons perdu*, 1969, pp. 40 ss.
103. *Médit.*, 1966, I, p. 426.
104. Ver *supra*, p. II, p. 124.
105. *Ibid.*
106. A.d.S. Veneza, Senato Zecca, 42, 20 de julho de 1639.
107. Abbé Jean-Bernard LE BLANC, *Lettres d'un François*, 1745, II, p. 42.
108. *Ibid.*, p. 43.
109. *Ibid.*, p. 1.
110. *Ibid.*, III, p. 68.
111. Jacques ACCARIAS DE SERIONNE, *La Richesse de l'Angleterre*, 1771, p. 61.
112. As discussões que se seguem, de SMOUT sobre a Escócia, de H. KELLENBENZ e de P. BAIROCH, foram apresentadas durante a Semana de Prato, 1978.
113. A. DAS GUPTA, art. cit., *in Islam and the Trade of Asia*, p.p. D. S. RICHARDS, 1970, p. 206.
114. *Précis de sociologie d'après W. Pareto*, 2ª ed., 1971, p. 172.
115. G. IMBERT, *Des Mouvements de longue durée Kondratieff*, 1959.
116. *Théorie économique du système féodal: pour un modèle de l'économie polonaise*, 1970, p. 48.
117. Discussão recente sobre o *Kondratieff*: W. W. ROSTOW, "Kondratieff, Schumpeter and Kuznets: Trend Periods Revisited", *in The Journal of Economic History*, 1975, pp. 719-753.
118. W. BRULEZ, "Séville et l'Atlantique: quelques réflexions critiques", *in Revue belge de philologie et d'histoire*, 1964, nº 2, p. 592.
119. P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*, VIII, 1, 1959, p. 30.
120. Dietrich EBELING e Franz IRSIGLER, *Getreideumsatz, Getreide und Brotpreise in Köln, 1368-1797*, 1976.
121. F. BRAUDEL e F. SPOONER, "Prices in Europe from 1450 to 1750", *in The Cambridge Economic History of Europe*, IV, 1967, p. 468.
122. P. CHAUNU, *op. cit.*, p. 45.
123. *Gazette de France*, p. 489.
124. Pierre CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, 1960, p. 243. nº 1.
125. Louis DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII^e siècle, 1719-1833*, I, 1964, p. 101, nº 1.

126. "En Inde, aux XVI[e] et XVII[e] siècles: trésors américains, monnaie d'argent et prix dans l'Empire mogol", *in Annales E.S.C.*, 1969, pp. 835-859.
127. Citado por Pierre VILAR, Congresso de Estocolmo, 1960, p. 39.
128. Rondo CAMERON, "Economic History, Pure and Applied", *in Journal of Economic History*, março de 1976, pp. 3-27.
129. *Il Problema tel trend secolare nelle fluttuazioni dei prezzi*, 1935.
130. G. IMBERT, *op. cit.*.
131. *Ibid.*
132. "Les implications de l'emballement mondial des prix depuis 1972", *in Recherches économiques de Louvain*, setembro 1977.
133. *In Annales E.S.C.*, 1961, p. 115.
134. P. LÉON, *in Congrès de Stockholm, 1960*, p. 167.
135. *La Crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, 1944, pp. VIII-IX.
136. *Théorie économique du système féodal...*, *op. cit.*, p. 84.
137. "Gazettes hollandaises et trésors americains", *in: Anuario de historia económica y social*, 1969, p. 333.
138. P. VILAR, *L'Industrialisation en Europe au XIX[e] siècle*, Colóquio de Lyon, 1970, p. 331.
139. *Hérésies économiques*, 1972, p. 50.
140. P. BEYSSADE, *La Philosophie première de Descartes*, datilograma, p. 111.
141. Earl J. HAMILTON, "American Treasure and the Rise of Capitalism", *in Economica*, nov. 1929, pp. 355-356.
142. Phelps BROWN, S. V. HOPKINS, "Seven Centuries of Building Wages", *in Economica*, Agosto 1955, pp. 195-206.
143. Charles SEIGNOBOS, *Histoire sincère de la nation française*, 1933.

Capítulo 2

1. Esta observação e as precedentes segundo o texto datilografado de Paul ADAM, *L'Origine des grandes cités maritimes indépendantes et la nature du premier capitalisme commercial*, p. 13.
2. Paul GROUSSET, prefácio a Régine PERNOUD, *Les Villes marchandes aux XIV[e] et XV[e] siècles*, 1948, p. 18.
3. *Studi di storia economica*, 1955, I, p. 630.
4. Imposto sobre o rendimento instaurado pelo Segundo Pitt em 1799.
5. Henri PIRENNE, *La Civilisation occidentale au Moyen Age du XI[e] au milieu du XV[e] siècle, Histoire générale*, de G. GLOTZ, VIII, 1933, pp. 99-100.
6. *Cours complet d'économie politique pratique*, *op. cit.*, I, p. 234.
7. *Traité de la circulation et du crédit*, *op. cit.*, p. 9.
8. Renée DOEHAERD, *Le Haut Moyen Age occidental, économies et sociétés*, 1971, p. 289.
9. P. ADAM, *op. cit.*, p. 11.
10. Expressão de Henri PIRENNE durante uma conferência realizada em Argel, em 1931.
11. "The Closing of the European Frontier", *in Speculum*, 1958, p. 476.
12. Wilhelm ABEL, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur*, 1966, p. 19.
13. Johannes BÜHLER, *Vida y cultura en la edad media*, 1946, p. 204.
14. J. H. SLICHER VAN BATH, *The Agrarian History of Western Europe, A.D. 500-1850*, 1966, p. 24.
15. Yves RENOUARD, *Les Villes d'Italie de la fin du X[e] au début du XIV[e] siècle*, 1969, I, p. 15.
16. Karl BOSL, *Die Grundlagen der modernen Gesellschaft im Mittelalter*, 1972, II, p. 290.
17. Reflexão muitas vezes feita na minha presença. *Cf.* Armando SAPORI, "Caratteri ed espansione dell'economia comunale italiana", *in Congresso storico internazionale per l'VIII[o] centenario della prima Lega Lombarda*, Bérgamo, 1967, pp. 125-136.
18. "What accelerated technological Progress in the Western Middle Ages", *in Scientific Change*, p. p. CROMBIE, 1963, p. 277.
19. "Les bases monétaires d'une suprématie économique: l'or musulman du VII[e] au XI[e] siècle", *in Annales E.S.C.*, 1947, I, p. 158.
20. *L'Économie rurale et la vie des campagnes dans l'Occident médiéval*, 1962, I, p. 255.
21. *La Nascità dell'Europa, sec. X-XIV*, 1966, pp. 121 ss.
22. "La civiltà economica nelle sue esplicazioni dalla Versilia alla Maremma (secoli X-XVII)", *in Atti del 60[o] Congresso Internazionale della "Dante Alighieri"*, p. 21.
23. *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands von 16. bis 18. Jahrhundhert*, 1951, I, p. 327.
24. *Mittelalterliche Weltwirtschaft...*, 1933, p. 22.
25. Observações análogas a propósito da irradiação de Frankfurt-am-Main *in* Hans MAUERSBERG, *Wirtschafts-und Sozialgeschichte zentraleuropäischer Städte in neuerer Zeit*, 1960, pp. 238-239.
26. H. PIRENNE *in* Gle GLOTZ, *Histoire général.*, VIII, *op. cit.*, p. 144.
27. *Ibid.*, p. 11.
28. *Ibid.*, p. 90. Henri LAURENT, *Un Grand Com-*

merce d'exportation. La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens, XI^e-XV^e siècles, 1935, pp. 37-39.
29. H. PIRENNE, *op. cit.*, p. 128.
30. Em 13 de janeiro de 1598, por decreto de Elizabeth, cujo texto é dado por Philippe DOLLINGER, *La Hanse (XII^e-XVII^e siècles)*, 1964, pp. 485-486.
31. Tibor WITTMAN, *Les Gueux dans les "bonnes villes" de Flandre (1577-1584)*, 1969, p. 23; Hippolyte FIERENS-GEVAERT, *Psychologie d'une ville, essai sur Bruges*, 1901, p. 105.; E. LUKCA, *Die Grosse Zeit der Niederlande*, 1936, p. 37.
32. Arquivos Datini, Prato, 26 de abril de 1399.
33. H. PIRENNE, *op. cit.*, p. 127.
34. J. A. VAN HOUTTE, "Bruges et Anvers, marchés 'nationaux' ou 'internationaux' du XIV^e au XVI^e siècle", *in Revue du Nord*, 1952, pp. 89-108.
35. *Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt*, 1908, p. 253.
36. *Op. cit.*, p. 16.
37. Para todo este parágrafo, P. DOLLINGER, *op. cit.*
38. H. PIRENNE, *op. cit.*, pp. 26-27.
39. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 42.
40. Witold HENSEL, Aleksander GIEYSZTOR, *Les Recherches archéologiques en Pologne*, 1958, pp. 54 ss.
41. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 21.
42. Renée DOEHAERD, "À propos du mot 'Hanse', *in Revue du Nord*, janeiro 1951, p. 19.
43. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 10.
44. *Médit.*, I, p. 128.
45. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 177.
46. *Ibid.*, p. 54.
47. Ver *supra*, II, p. 314.
48. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 39.
49. *Ibid.*, p. 148.
50. *Ibid.*, p. 39.
51. *Ibid.*, p. 59.
52. *Ibid.*, p. 86.
53. Henryk SAMSONOWICZ, "Les liens culturels entre les bourgeois du littoral baltique dans le bas Moyen Age", *in Studia maritima*, I, pp. 10-11.
54. *Ibid.*, p. 12.
55. *Ibid.*
56. *Ibid.*
57. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 266.
58. *Ibid.*, p. 55.
59. *Ibid.*, p. 130.
60. *Ibid.*, p. 95.
61. *Ibid.*, pp. 100-101.
62. Marian MALOWIST, *Croissance et régression en Europe, XIV^e-XVII^e siècles*, 1972, pp. 93, 98.
63. P. DOLLINGER, *op. cit.*, p. 360.
64. M. MALOWIST, *op. cit.*, p. 133.
65. *Ibid.*, p. 105.
66. Eli F. HECKSCHER, *Der Merkantilismus*, trad. esp.: *La Epoca mercantilista*, 1943, p. 311.
67. *Histoire des prix et des salaires dans l'Orient médiéval*, 1969, p. 237.
68. Robert-Henri BAUTIER, "La marine d'Amalfi dans le trafic méditerranéen du XIV^e siècle, à propos du transport du sel de Sardaigne", *in Bulletin philologique et historique du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1959, p. 183.
69. M. del TREPPO, A. LEONE, *Amalfi medioevale*, 1977. Protesto contra uma história tradicional de Amalfi, unicamente mercantil.
70. M. LOMBARD, art. cit., *in Annales E.S.C.*, 1947, pp. 154 ss.
71. Armando CITARELLA, "Patterns in Medieval Trade: The Commerce of Amalfi before the Crusades", *in Journal of Economic History*, dez. 1968, p. 533 e n. 6.
72. R.-H. BAUTIER, art. cit., p. 184.
73. R. S. LOPEZ, *op. cit.*, p. 94.
74. Y. RENOUARD, *op. cit.*, p. 25, nota 1.
75. Elena C. SKRZINSKAJA, "Storia della Tana", *in Studi veneziani*, X, 1968, p. 7. "*In mari constituta, caret totaliter vineis atque campis.*"
76. M. CANARD, "La Guerre sainte dans le monde islamique", *Actes du II^e Congrès des sociétés savantes d'Afrique du Nord*, Tlemcen, 1936, *in* II, pp. 605-623.
77. A crisóbula de Alexis Comneno de maio de 1082 isenta os venezianos de todos os pagamentos (H. PIRENNE, *op. cit.*, p. 23).
78. Giuseppe TASSINI, *Curiosità veneziane*, 1887, p. 424.
79. Gino LUZZATTO, *Studi di storia economica veneziana*, 1954, p. 98.
80. Benjamin DAVID, "The Jewish Mercantile Settlement of the 12th and 13th century Venice: Reality or Conjecture?", *in A.J.S. Review*, 1977, pp. 201-225.
81. Wolfgang von STROMER, "Bernardus Tauronicus und die Geschäftsbeziehungen zwischen der deutschen Ostalpen und Venedig vor Gründung des Fondaco dei Tedeschi", *in Grazer Forschungen zur Wirtschafts-und Sozialgeschichte*, III.
82. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 10.
83. *Ibid.*, pp. 37-38.
84. Giorgio GRACCO, *Società e stato nel medioevo veneziano (secoli XII-XIV)*, 1967.
85. Heinrich KRETSCHMAYR, *Geschichte von Venedig*, 1964, I, p. 257.
86. W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, 1936, p. 173.
87. Não tão terrível assim, segundo Donald E. QUELLER e Gerald W. DORY, "Some Arguments in Defense of the Venetians of the Fourth

Crusade", *in The American Historical Review*, nº 4, out. 1976, pp. 717-737.
88. R. S. LOPEZ, *op. cit.*, pp. 154 ss.
89. Jacques MAS-LATRIE, *Histoire de l'île de Chypre sous le règne des princes de la maison de Lusignan*, 1861, I, p. 511.
90. Sobre a cunhagem de moeda, ver *supra*, II, p. 170.
91. Richard HENNIG, *Terrae incognitae*, 1950-1956, III, pp. 109 ss.
92. Opinião rejeitada por F. BORLANDI, "Alle origini del libro di Marco Polo", *in Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962, I, p. 135.
93. Elizabeth CHAPIN, *Les Villes de foires de Champagne des origines au début du XIV^e siècle*, 1937, p. 107, nº 9.
94. Henri PIRENNE, *op. cit.*, I, p. 295.
95. H. LAURENT, *op. cit.*, p. 39.
96. Robert-Henri BAUTIER, "Les foires de Champagne", *in Recueil Jean Bodin*, V, 1953, p. 12.
97. H. PIRENNE, *op. cit.*, p. 89.
98. Félix BOURQUELOT, *Étude sur les foires de Champagne*, 1865, I, p. 80.
99. Hektor AMMANN, "Die Anfänge des Aktivhandels und der Tucheinfuhr aus Nordwesteuropa nach dem Mittelmeergebiet", *in Studi in onore di Armando Sapori*, p. 275.
100. Não está explicada a origem da palavra. Trata-se *talvez* de uma rua de Florença com este nome, sede dos entrepostos da *Arte di Calimala (Dizionario enciclopedico italiano)*.
101. *Médit.*, I, p.291.
102. *Ibid.*
103. H. LAURENT, *op. cit.*, p. 80.
104. Henri PIGEONNEAU, *Histoire du commerce de la France*, I, 1885, p. 222-223.
105. *Ibid.*
106. Mario CHIAUDANO, "I Rotschild del Duecento: la Gran Tavola di Orlando Bonsignori", *in Bulletino senese di storia patria*, VI, 1935.
107. R.-H. BAUTIER, *op. cit.*, p. 47.
108. F. BOURQUELOT, *op. cit.*, I, p. 66.
109. H. LAURENT, *op. cit.*, p. 38.
110. *Ibid.*, pp. 117-118.
111. R.-H. BAUTIER, *op. cit.*, pp. 45-46.
112. Vital CHOMEL, Jean EBERSOLT, *Cinq Siècles de circulation internationale vue de Jougne*, 1951, p. 42.
113. Ver *infra*, p. 102.
114. Wolfgang von STROMER, "Banken und Geldmarkt: die Funktion der Wechselstuben in Oberdeutschland und den Rheinlanden", Prato, 18 de abril de 1972, 4ª semana F.-Datini.
115. Augusto GUZZO, Introdução ao *Secondo Colloquio sull'età dell'Umanesimo e del Rinascimento in Francia*, 1970.
116. Giuseppe TOFFANIN, *Il Secolo senza Roma*, Bolonha, 1943.
117. Guy FOURQUIN, *Les Campagnes de la région parisienne à la fin du Moyen Age*, 1964, pp. 161-162.
118. É de se notar, porém, uma tentativa de Filipe IV de Valois para renovar os privilégios das feiras de Champagne, em 1344-1349. Cf. M. de LAURIÈRE, *Ordonnances des rois de France*, 1729, II, pp. 200, 234, 305.
119. *Banca e moneta dalle Crociate alla Rivoluzione francese*, 1949, p. 62.
120. *Ibid.*
121. Raymond DE ROOVER, "Le rôle des Italiens dans la formation de la banque moderne", *in Revue de la banque*, 1952, p. 12.
122. Ver *supra*, II, p. 102.
123. Carlo CIPOLLA, *Money, Prices and Civilization*, 1956, pp. 33-34.
124. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, II, p. 234.
125. *Ibid.*, pp. 234-236.
126. *Ibid.*, p. 239.
127. *Foundation of Capitalism*, 1959, pp. 29 ss.
128. Hannelore GRONEUER, "Die Seeversicherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts", *in Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters*, 1976, pp. 218-260.
129. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, II, p. 300.
130. Christian BEC, *Les Marchands écrivains à Florence 1375-1434*, 1968, p. 312.
131. *Médit.*, I, p. 310.
132. *Ibid.*, p. 311.
133. *Bilanci generali*, 1912 (editados pela Reale Commissione per la pubblicazione dei documenti finanziari della Republica di Venezia, 2ª série).
134. Ver *infra*, pp. 262 ss.
135. *Bilanci generali*, 2ª série, I, 1, Veneza, 1912.
136. *Ibid.*, Documenti nº 81, pp. 94-97. O texto é dado por H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, II, pp. 617-619.
137. *Médit.*, I, p. 452.
138. Aceita-se *em geral* a proporção de 1 para 20 entre a cunhagem anual de moeda e a moeda em circulação.
139. Pierre-Antoine, conde DARU, *Histoire de la République de Venise*, 1819, IV, p. 78.
140. Oliver C. COX, *Foundation of Capitalism*, 1959, p. 69 e nota 18 (segundo MOLMENTI).
141. Ver *infra*, pp. 103 ss.
142. A.d.S. Veneza, Notario del Collegio, 9, fº 26 vº, nº 81, 12 de agosto 1445.
143. *Ibid.*, 14 fº 38 vº, 8 de julho de 1491; Senato Terra, 12, fº 41, 7 de fevereiro de 1494.
144. *Médit.*, II, pp. 215-216.
145. A.d.S. Veneza, Senato Terra, 4, fº 107 vº.
146. P. MOLMENTI, *La Storia di Venezia nella vita privata...*, 1880, I, pp. 124, 131-132.
147. Piero PIERI, "Milizie e capitani di ventura in Italia del Medio Evo", *in Atti della Reale Accademia Peloritana*, XL, 1937-1938, p. 12.

148. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, II, p. 386.
149. Girolamo PRIULI, *Diarii*, ed. A. Segre, 1921, I, p. 19.
150. Federico CHABOD, "Venezia nella politica italiana ed europea del Cinquecento", *in La Civiltà veneziana del Rinascimento*, 1958, p. 29. As chegadas dos embaixadores da Espanha e do "rei" Maximiliano. Archivio Gonzaga, série E, Venezia 1435, Veneza 2 de janeiro de 1495.
151. H. HAUSHERR, *op. cit.*, p. 28.
152. *Bilanci...*, I, pp. 38-39. Não em 1318, como escreve William MAC NEILL, *Venice, the Hinge of Europe 1081-1797*, 1974, p. 66, mas antes mesmo de 1228, *Bilanci...*, I, pp. 38-39, locação do *Fondaco dei Tedeschi "qui tenent fonticum Venetie ubi Teutonici hospitantur"*.
153. J. SCHNEIDER, "Les villes allemandes au Moyen Age. Les institutions économiques", *in Recueil de la Société Jean Bodin*, VII, *La Ville, institutions économiques et sociales*, 1955, 2ª parte, p. 423.
154. Antonio H. de OLIVEIRA MARQUES, "Notas para a história da Feitoria portuguesa da Flandres no século XV", *in Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962, II, pp. 370-476, especialmente, p. 446. Anselmo BRAANCAMP FREIRE, "A Feitoria da Flandres", *in Archivio historico portuguez*, VI, 1908-1910, pp. 322 ss.
155. *Médit.*, I, p. 428.
156. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 149.
157. *Médit.*, I, p. 277.
158. Alberto TENENTI, Corrado VIVANTI, "Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV-XVI siècles", *in Annales E.S.C.*, 1961, p. 85.
159. *Op. cit.*, pp. 62 ss.
160. Federigo MELIS, *La Moneta*, datil., p. 8.
161. Federigo MELIS, "Origenes de la Banca Moderna", *in Moneda y Credito*, março de 1971, pp. 10-11.
162. Federigo MELIS, *Storia della ragioneria, contributo alla conoscenza e interpretazione delle fonti più significative della storia economica*, 1950, pp. 481 ss.
163. Federigo MELIS, *Sulle fonti della storia economica*, 1963, p. 152.
164. Ver *supra*, II, pp. 252 ss.
165. R. HENNIG, *op. cit.*, III, pp. 119 ss., e IV, p. 126.
166. G. TASSINI, *op. cit.*, p. 55.
167. E. LATTES, *La Libertà delle banche a Venezia*, 1869, capítulo II.
168. Gino LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dal XIº al XVIº s.*, 1961, p. 101.
169. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 212.
170. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 78.
171. G. LUZZATTO, *Studi...*, *op. cit.*, pp. 135-136.
172. *Ibid.*, p. 130.
173. Reinhold C. MUELLER, "Les prêteurs juifs à Venise", *in Annales E.S.C.*, 1975, p. 1277.
174. G. LUZZATTO, *Studi...*, *op. cit.*, p. 104.
175. *Ibid.*, p. 104.
176. *Ibid.*, p. 106, nota 67.
177. "Le rôle du capital dans la vie locale et le commerce extérieur de Venise entre 1050 et 1150", *in Revue belge de philologie et d'histoire*, XIII, 1934, p. 657-696.
178. "Aux origines du capitalisme vénitien", resumo do artigo precedente *in Analles E.S.C.*, 1935, p. 96.
179. R. MOROZZO DELLA ROCCA, A. LOMBARDO, *I Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, 1940, citado por G. LUZZATTO, *Studi...*, p. 91, n. 9.
180. G. LUZZATTO, *Storia economica...*, *op. cit.*, p. 82.
181. *Ibid.*, pp. 79-80.
182. Raymond DE ROOVER, "Le marché monétaire au Moyen Age et au début des temps modernes", *in Revue historique*, julho-setembro 1970, pp. 7 ss.
183. *Médit.*, I, p. 347.
184. *Ibid.*
185. F. MELIS, *La Moneta*, *op. cit.*, p. 8.
186. Frédéric C. LANE, *Venice, a maritime republic*, 1973, p. 166.
187. *Ibid.*, p. 104.
188. *Industry and Economic Decline in 17th Century Venice*, 1976, pp. 24 ss.
189. A.d.S. Veneza, Senato Terra, 4, fº 71, 18 de abril de 1458.
190. Domenico SELLA, "Les mouvements longs de l'industrie lainière à Venise aux XVI et XVII siècles", *in Annalles E.S.C.*, janeiro-março 1957, p. 41.
191. B. PULLAN, *Rich and Poor in Renaissance Venice*, 1971, p. 33 ss; Ruggiero MASCHIO, "Investimenti edilizi delle scuole grandi a Venezia (XVI-XVII sec.)", Semana de Prato, abril 1977.
192. A.d.S. Veneza, Senato Mar, II, fº 126, 21 de fevereiro de 1446.
193. D. SELLA, art. cit., pp. 40-41.
194. Ömer LUTFI BARKAN, "Essai sur les données statistiques des registres de recensement dans l'Empire ottoman aux XVe et XVIe siècles", *in Journal of economic and social history of the Orient*, agosto de 1957, pp. 27, 34.
195. Uma deliberação do Senado, de 18 de fevereiro de 1453, afirmava sem rodeios a necessidade "*ob reverentiam Dei, bonum christianorum honorem, nostri dominii et pro commodo et utilitate mercatorum et civium nostrorum*" de

socorrer Constantinopla, cidade de que se pode dizer que "é reputada como uma parte de nosso Estado e que não deve cair nas mãos dos infiéis", "*civitas Constantinopolis que dici et reputari potest esse nostri dominü, non deveniat ad manos infidelium*" A.d. S. Veneza, Senato Mar, 4, 170.

196. A.d.S. Veneza, Senato Secreta, 20, fº 3, 15 de janeiro de 1454.
197. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.* II, pp. 371 ss.
198. Damião PEREZ, *História de Portugal*, 1926-1933, 8 vols.
199. Ralph DAVIS, *The Rise of the Atlantic Economies*, 2ª ed., 1975, p. 1.
200. Sobretudo as obras de Vitorino MAGALHÃES-GODINHO.
201. R. DAVIS, *op. cit.*, p. 4.
202. Gonzalo de REPARAZ hijo, *La Epoca de los grandes descubrimientos españoles y portugueses*, 1931.
203. Prospero PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV, XVI*, 2ª ed., 1907.
204. Virginia RAU, "A Family of Italian Merchants in Portugal in the XVth century: the Lomellini", *in Studi in onore di A. Sapori*, *op. cit.*, pp. 717-726.
205. Robert RICARD, "Contribution à l'étude du commerce génois au Maroc durant la période portugaise, 1415-1550", *in Annales de l'Inst. d'Etudes orientales*, III, 1937.
206. Duarte PACHECO PEREIRA, *Esmeraldo de situ orbis...*, 1892, citado por R. DAVIS, *op. cit.*, p. 8.
207. *Op. cit.*, p. 11.
208. Vitorino MAGALHÃES-GODINHO, "Le repli vénitien et égyptien et la route du Cap, 1496-1533", *in Eventail de l'histoire vivante*, 1953, II, p. 293.
209. Richard EHRENBERG, *Das Zeitalter der Fugger*, 1922, 2 volumes.
210. Hermann VAN DER WEE, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (14th-16th Centuries)*, 1963, II, p. 127.
211. Henri PIRENNE, *Histoire de Belgique*, 1973, II, p. 58.
212. G. D. RAMSAY, *The City of London*, 1975, p. 12.
213. Émile COORNAERT, "Anvers a-t-elle eu une flottte marchande?", *in Le Navire et l'économie maritime*, p. p. Michel MOLLAT, 1960, pp. 72 ss.
214. *Ibid.*, pp. 71, 79.
215. G. D. RAMSAY, *op. cit.*, p. 13.
216. H. PIRENNE, *op. cit.*, II, p. 57.
217. G. D. RAMSAY, *op. cit.*, p. 18.
218. Lodovico GUICCIARDINI, *Description de tous les Pays-Bas*, 1568, p. 122.
219. H. VAN DER WEE, *op. cit.*, II, p. 203.
220. Emile COORNAERT, "La genèse du système capitaliste: grand capitalisme et économie traditionelle à Anvers au XVIe siècle", *in Annales d'histoire économique et sociale*, 1936, p. 129.
221. Oliver C. COX, *op. cit.*, p. 266.
222. *Op. cit.*, 3 vols.
223. *Ibid.*, II, p. 128.
224. *Ibid.*, II, p. 120.
225. J. VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 82.
226. Renée DOEHAERD, *Études anversoises*, 1963, I, pp. 37 ss., pp. 62-63.
227. Anselmo BRAANCAMP FREIRE, art. cit., pp. 322 ss.
228. Hermann VAN DER WEE, *op. cit.*, I, Apêndice 44/1.
229. *Ibid.*, II, p. 125.
230. *Ibid.*, II, pp. 130-131.
231. *Ibid.*, p. 131.
232. *Ibid.*, p. 129
233. *Ibid.*
234. Anselmo BRAANCAMP FREIRE, art., cit., p. 407.
235. Vitorino MAGALHÃES-GODINHO, *L'Économie de l'Empire portugais aux XVe et XVIe siècles*, 1969, p. 471.
236. John U. NEF, "Silver production in central Europe, 1450-1618", *in The Journal of Political Economy*, 1941, p. 586.
237. *Médit.*, I, p. 497.
238. Richard GASCON, *Grand commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands*, 1971, p. 88.
239. H. VAN DER WEE, *op. cit.*, II, p. 156.
240. Earl J. HAMILTON, "Monetary inflation in Castile, 1598-1660", *in Economic History*, 6 de janeiro de 1931, p. 180.
241. 1529: Paz das Damas; 1535: ocupação de Milão por Carlos V.
242. Fernand BRAUDEL, "Les emprunts de Charles Quint sur la place d'Anvers", *in* Colóquios internacionais do C.N.R.S., *Charles Quint et son temps*, Paris, 1958, p. 196.
243. H. VAN DER WEE, *op. cit.*, p. 178, nota 191.
244. Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique*, VI, pp. 114-115.
245. Ver *infra*, pp. 174 ss.
246. J. VAN HOUTTE, *op. cit.*, p. 91.
247. *Médit.*, I, pp. 436-437.
248. H. VAN DER WEE, *op. cit.*, II, p. 179, nota 195.
249. Hugo SOLY, *Urbanisme en Kapitalisme te Antwerpen in de 15 de Eeuw*, resumo em francês, pp. 457 ss.
250. T. WITTMAN, *op. cit.*, p. 30.
251. P. DOLLINGER, *op. cit.*, pp. 417-418. Ver gravura, p. 86.
252. H. VAN DER WEE, *op. cit.*, II, pp. 228-229.

253. *Ibid.*, p. 238.
254. *Ibid.*, II, p. 186.
255. Charles VERLINDEN, Jan CRAEYBECKX, E. SCHOLLIERS, "Mouvement des prix et des salaires en Belgique au XVI[e] s.", *in Annales* E.S.C., 1955, pp. 184-185.
256. John LOTHROP MOTTLEY, *La Révolution des Pays-Bas au XVI[e] siècle*, II, p. 196.
257. *Ibid.*, III, p. 14.
258. *Ibid.*, III, cap. I.
259. *Médit.*, I, p. 438, nota 6. A mais recente análise da questão em William D. PHILLIPS e Carla R. PHILLIPS, "Spanish wool and dutch rebels: the Middelburg Incident of 1574", *in American Historical Review*, abril 1977, pp. 312-330.
260. Hermann VAN DER WEE, "Anvers et les innovations de la technique financière aux XVI[e] et XVII[e] siècles", *in Annales E.S.C.*, 1967, p. 1073.
261. *Ibid.*, p. 1071.
262. *Ibid.*, p. 1073, nota 5.
263. *Ibid.*, p. 1076.
264. Raymond DE ROOVER, *L'Évolution de la lettre de change, XIV[e]-XVIII[e] siècles*, 1953, p. 119.
265. *Les Gueux dans les "bonnes villes" de Flandre, 1577-1584*, Budapeste, 1969.
266. B.N., Ms. Fr. 14666, f° 11 v°. Relação de 1692.
267. Giovanni BOTERO, *Relationi universali*, 1599, p. 68.
268. *Ibid.*
269. Condessa de BOIGNE, *Mémoires*, 1971, I, p. 305.
270. Jacques HEERS, *Gênes au XV[e] siècle*, 1961, p. 532.
271. Jérôme de LA LANDE, *Voyage d'un Français en Italie...*, 1769, VIII, pp. 492-493.
272. *Voyage* inédita do conde de ESPINCHAL, Biblioteca de Clermont-Ferrand, 1789.
273. *Ibid.*
274. *Ibid.*
275. Vito VITALE, *Breviario della storia di Genova*, 1955, I, p. 148.
276. *Ibid.*, p. 163.
277. *Médit.*, I, p. 357, nota 2.
278. V. VITALE, *op. cit.*, I, p. 346.
279. *Ibid.*, p. 349.
280. *Ibid.*. p. 421.
281. Hannelore GRONEUER, art. cit., pp. 218-260.
282. *Ibid.*
283. A.N., K 1355, 21 de maio de 1684.
284. A.N., A.E., B[I] 529, 12 de abril de 1710.
285. B.N., Ms. Fr., 16073, f° 371.
286. Giuseppe FELLONI, *Gli Investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, 1971, p. 345.
287. Fernand BRAUDEL, "Endet das 'Jahrhundert der Genuesen' im Jahre 1627?", *in Mélanges Wilhelm Abel*, p. 455.
288. Roberto S. LOPEZ, *Studi sull'economia genovese nel Medio Evo*, 1936, pp. 142 ss.
289. Roberto S. LOPEZ, nas suas afirmações habituais e numa das suas antigas conferências não publicada.
290. *Médit.*, I, p. 313.
291. Segundo a tese muitas vezes defendida nas suas conferências por Carmelo TRASSELLI.
292. Reportar-se ao texto e às referências de V. VITALE, *op. cit.* (nota 275).
293. R. S. LOPEZ, *Genova marinara del Duecento: Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante*, 1933, p. 154.
294. Carmelo TRASSELLI, "Genovesi in Sicilia", *in Atti della Società ligure di storia patria*, IX (LXXXIII), fasc. II, p. 158.
295. *Ibid.*, pp. 155-178.
296. *Ibid.*, e segundo suas explicações orais.
297. *Ibid.*
298. Carmelo TRASSELLI, "Sumário duma história do açúcar siciliano", *in Do Tempo e da História*, II, 1968, pp. 65-69.
299. Ver *supra*, II, pp. 370-371.
300. Geronimo de UZTÁRIZ, *Théorie et pratique du commerce et de la marine*, 1753, p. 52.
301. Renée DOEHAERD, *Les Relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont*, 1941, I, p. 89.
302. R. RICARD, art. citado (nota 205).
303. Ramón CARANDE, "Sevilla fortaleza y mercado", *in Anuario de historia del derecho español*, II, 1925, pp. 33, 55, ss.
304. Virgínia RAU, "A Family of Italian Merchants in Portugal in the XVth century: the Lomellini", *in Studi in onore di Armando Sapori*, pp. 717-726.
305. André-E. SAYOUS, "Le rôle des Génois lors des premiers mouvements réguliers d'affaires entre l'Espagne et le Nouveau Monde", *in C. r. de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1930.
306. Felipe RUIZ MARTÍN, *Lettres marchandes...*, p. XXIX.
307. *Ibid.*
308. *Médit.*, I, p. 310.
309. F. BRAUDEL, "Les emprunts de Charles Quint sur la place d'Anvers", art. cit., p. 192.
310. R. CARANDE, art. cit.
311. Henri LAPEYRE, *Simón Ruiz et les asientos de Philippe II*, 1953, pp. 14 ss.
312. *Médit.*, I, p. 315.
313. Felipe RUIZ MARTÍN, *Lettres marchandes...*, p. XXXVIII.
314. Giorgio DORIA, "Un quadriennio critico: 1575-1578. Contrasti e nuovi orientamenti nella società genovese nel quadro della crisi finan-

ziaria spagnola", *in Mélanges Franco Borlandi*, 1977, p. 382.
315. Comunicação de Giorgio DORIA, datil., Colóquio de Madrid, 1977.
316. *L'Économie mondiale et les frappes monétaires en France 1493-1680*, 1956, pp. 13 ss.
317. Felipe RUIZ MARTÍN, *Lettres marchandes...*, p. XLIV.
318. *Ibid.*, p. XXXII.
319. *Ibid.*, pp. XXX-XXXI.
320. *Médit.*, I, p. 457.
321. Esse decreto cria o *escudo*, escudo de ouro, que substitui a *excellente* de Granada. Cf. *Médit.*, I, p. 429 e nota 5.
322. Henri PIRENNE, *Histoire de Belgique*, IV, 1927, p. 78.
323. *Médit.*, I, pp. 458-461.
324. *Ibid.*, I, pp. 463, 464; Felipe RUIZ MARTÍN, *El Siglo de los Genoveses*, no prelo.
325. Fernand BRAUDEL, "La vita economica di Venezia nel secolo XVI", *in La Civiltà veneziana del Rinascimento*, p. 101.
326. F. BRAUDEL, *ibid.*
327. *Médit.*, I, p. 295 e nota 1, e p. 457 e nota 1.
328. Ver *supra*, cap. 1, nota 48.
329. F. BRAUDEL, "Endet das 'Jahrhundert...", art. cit., pp. 455-468.
330. A. E. FEAVEARYEAR, *The Pound Sterling*, 1931, pp. 82-83.
331. A. E., M. e D. Holanda, 122, f° 248 (memorando de Aitzema, 1647).
332. José Gentil DA SILVA, *Banque et crédit en Italie au XVII^e siècle*, 1969, I, p. 171.
333. F. BRAUDEL, "Endet das 'Jahrhundert...", art. cit., p. 461.
334. Michel MORINEAU, "Gazettes hollandaises et trésors américains", *in Anuario de Historia económica y social*, 1969, pp. 289-361.
335. J. de LA LANDE, *Voyage en Italie...*, *op. cit.*, IX, p. 362.
336. *Ibid.*, IX, p. 367.
337. *Gli Investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, 1971.
338. *Ibid.*, p. 472.
339. *Ibid.*, p. 168, nota 30.
340. *Ibid.*, p. 249.
341. *Ibid.*, pp. 392. 429, 453.
342. B.N., Ms. Fr. 14671, f° 17, 6 de março de 1743.
343. G. FELLONI, *op. cit.*, p. 477.
344. Pois Gênova aceita que mercadores protestantes instalem-se nela.
345. Segundo a tese de Carmelo TRASSELLI.
346. José Gentil DA SILVA, *op. cit.*, pp. 55-56.

Capítulo 3

1. Em todo este capítulo, a palavra *Holanda* será muitas vezes, segundo o incorreto uso corrente, empregada para designar o conjunto das Províncias Unidas.
2. Violet BARBOUR, *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century*, 1963, p. 13.
3. Ver *supra*, pp. 130 ss.
4. Richard TILDEN RAPP, "The Unmaking of the Mediterranean Trade...", *in Journal of Economic History*, setembro de 1975.
5. G. de UZTÁRIZ, *op. cit.*, p. 97. Recorde-se que a superfície das Províncias Unidas é da ordem de 34.000 km^2.
6. *Œuvres complètes*, I, p. 455. Josiah TUCKER (1712-1799), economista inglês cuja obra *Les Questions importantes sur le commerce* foi traduzida por Turgot.
7. A.N., K 1349, 132, f° 20.
8. *The Complete English Tradesman...*, 1745, II, p. 260, segundo, diz ele, "o que escreve um bom autor", mas não diz qual.
9. A.N., Marinha, B^7, 463, f° 30.
10. G. de UZTÁRIZ, *op. cit.*, p. 98.
11. Jean-Baptiste d'ARGENS, *Lettres juives*, 1738, III, p. 192.
12. Jacques ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations de l'Europe développés relativement au commerce*, 1766, I, p. 44.
13. Jean-Nicolas de PARIVAL, *Les Délices de la Hollande*, 1662, p. 10.
14. A.E., M. e D. 72, Holanda, novembro de 1755.
15. L. GUICCIARDINI, *op. cit.*, p. 288.
16. GAUDARD DE CHAVANNES, *Voyage de Genève à Londres*, 1760, não paginado.
17. *Viaje fuera de España*, 1947, p. 1852.
18. C. R. BOXER, *The Dutch Seaborne Empire*, 1969, p. 7.
19. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*, p. 76.
20. *Ibid.*, p. 56.
21. *Ibid.*, p. 82.
22. *Ibid.*, p. 13.
23. *Ibid.*, p. 26.
24. *Ibid.*, p. 12.
25. "The Role of the Rural Sector in the Development of the Duch Economy, 1500-1700", *in Journal of Economic History*, março de 1971, p. 267.
26. Jean-Claude FLACHAT, *Observations sur le commerce et sur les arts d'une partie de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique et des Indes orientales*, 1766, II, p. 351.
27. Charles WILSON, *England's Apprenticeship 1603-1763*, 1965, 3ª ed. 1967, p. 71; *La République hollandaise des Provinces-Unies*, 1968,

p. 31; Immanuel WALLERSTEIN, *The Modern World System*, II, cap. II, datil.

28. Barry SUPPLE, *Commercial Crisis and Change in England 1600-1642*, 1959, p. 34.
29. Jean-Claude BOYER, "Le capitalisme hollandais et l'organisation de l'espace dans les Provinces-Unies", *Colloque franco-hollandais*, 1976, datilograma, especialmente p. 4.
30. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*, p. 83.
31. Jan de VRIES, "An Inquiry into the Behavior of Wages in the Dutch Republic and the Southern Netherlands, 1500-1800", datil., p. 13.
32. Pieter de LA COURT, *Mémoires de Jean de Witt*, 1709, pp. 43-44.
33. *Op. cit.*, p. 216.
34. Abade SCAGLIA, *in* Hubert G. R. READE, *Sidelights on the Thirty Years' War*, Londres, 1924, III, p. 34, citado por John U. NEF, *La guerre et le progrès humain*, 1954, pp. 29-30.
35. Ivo SCHÖFFER, "Did Holland's Golden Age co-incide with a Period of Crisis?", *in Acta historiae neerlandica*, 1966, p. 92.
36. *Journal de Verdun*, novembro de 1751, p. 391.
37. A.N., K 879, 123 e 123 *bis*, nº 18, fº 39.
38. J. L. PRICE, *The Dutch Republic during the 17th Century*, 1974, pp. 58 ss.
39. P. de LA COURT, *op. cit.*, p. 28.
40. J.-N. de PARIVAL. *op. cit.*, p. 104.
41. Johann BECKMANN, *Beiträge zur Œkonomie...*, 1779-1784, II, p. 549.
42. *Op. cit.*, p. 37.
43. A.N., A.E., B^1 619, 6 de março de 1670.
44. J. SAVARY, *op. cit.*, I, p. 84.
45. J.-B. d'ARGENS, *op. cit.*, III, p. 194.
46. *Le Guide d'Amsterdam*, 1701, pp. 2 e 81.
47. *Ibid.*, pp. 82-83.
48. *Gazette d'Amsterdam*, 1669, 14, 21, 28 de fevereiro e 18 de junho.
49. *Le Guide d'Amsterdam*, *op. cit.*, p. 1.
50. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 173.
51. J. L. PRICE, *op. cit.*, p. 33.
52. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*, p. 41.
53. W. TEMPLE, *Observations upon the Provinces of the United Netherlands*, 1720, p. 59.
54. *Le Guide d'Amsterdam*, 1701, pp. 1-2.
55. G. V. MENTINK e A. M. VAN DER WOUDE, *De demografische outwikkeling te Rotterdam en Cool in de 17e en 18e en 18e eeuw*, 1965.
56. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*, p. 33.
57. Friedrich LÜTGE, *Geschichte der deutschen Agrarverfassung vom frühen Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert*, 1967, p. 285. Ivo SCHÖFFER, *in: Handbuch der europäischen Geschichte*, ed. p. Theodor SCHIEDER, IV, 1968, p. 638. *Hannekemaaier* significa tarefeiro em holandês, *poepen* e *moffen* designam, em linguagem familiar e pejorativa, os alemães.
58. A.N., Marinha, B^7, 463, fº 39 (1697).
59. Mais importantes que os judeus alemães, os sefarditas são sobretudo portugueses que têm o seu cemitério à parte em Ouwerkerque (*Le Guide d'Amsterdam*, 1701, p. 38; ver também a bibliografia de Violet BARBOUR, *op. cit.*, p. 25, n. 42.) Sobre os judeus portugueses, ver o artigo de E. M. KOEN, "Notarial Records relating to the Portuguese Jews in Amsterdam up to 1639", *in Studia Rosenthaliana*, janeiro 1973, pp. 116-127.
60. *Die Juden und das Wirtschaftsleben*, 1911, p. 18; *Médit.*, I, pp. 567 ss.
61. *Médit.*, I, pp. 567 ss.
62. Ernst SCHULIN, *Handelsstaat England*, 1969, p. 195.
63. Ver *supra*, II, p. 134.
64. Léon VAN DER ESSEN, *Alexandre Farnèse, prince de Parme, gouverneur général des Pays-Bas, 1545-1592*, IV, 1935, p. 123.
65. C. R. BOXER, *op. cit.*, p. 19, nota 5.
66. *Voyage en Hollande, in: Œuvres complètes*, 1969, XI, p. 336, citado por C. MANCERON, *op. cit.*, p. 468.
67. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*, p. 36.
68. J. ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*, 1975, p. 58.
69. W. TEMPLE, *op cit.*, p. 26.
70. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*. p. 19.
71. A.N., K 1349, 132, fº 162 vº ss. (1699).
72. A.N., M 662, fich. 5, fº 15 vº.
73. A.N., K 1349, 132, fº 168.
74. Jacques ACCARIAS DE SÉRIONNE, *La Richesse de la Hollande*, 1778, I, p. 68.
75. A.E., C.P. Holanda, 94, fº 59.
76. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 69.
77. Reservado, afinal, a grandes mercadores, A.N., M 662, fich. 5, fº 13 vº.
78. A.N., K 1349, 132, fº 174 e 174 vº.
79. Pode ser uma omissão fortuita, mas o azeite não é mencionado.
80. A.N., A.E., B^1, 624.
81. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 255.
82. *Ibid.*, II, p. 54.
83. C. WILSON, *Anglo-Dutch Commerce and Finance in the Eighteenth Century*, 1941, p. 3.
84. P. de LA COURT, *op. cit.*, p. 28.
85. Citado por C. WILSON, *Profit and Power. A Study of England and the Dutch Wars*, 1957, p. 3.
86. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 263.
87. Jacques ACCARIAS DE SÉRIONNE, *La Richesse de l'Angleterre*, 1771, especialmente pp. 42 e 44.
88. J.-B. d'ARGENS, *op. cit.*, III, p. 193.

89. A.N., A.E., B.[1], 619, correspondência de Pomponne, Haia, 16 de maio de 1669. Os 20.000 navios de que fala Colbert são puro e simples exagero. Em 1636, os efetivos da frota seriam de 2.300 a 2.500 unidades, mais 2.000 grandes barcas da pesca ao arenque. Cf. J. L. PRICE, *op. cit.*, p. 43. Nossa estimativa (600.000 toneladas) coincide com a de W. VOGEL, "Zur Grösse der Europaischen Handelsflotten...", *in Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, 1915, p. 319.
90. W. TEMPLE, *op. cit.*, p. 47.
91. J.-B. TAVERNIER, *Les Six Voyages...*, 1676, II, p. 266.
92. A.N., Marinha, B[7], 463, f° 45, 1697.
93. A.N., M 785, fich. 4, f[os] 68-69.
94. *Ibid.*
95. Cujo casco foi aberto atrás para permitir o carregamento dos mastros.
96. *Le Guide d'Amsterdam*, 1701, p. 81.
97. Arquivos de Malta, 65-26.
98. L. DERMIGNY, *Le Commerce à Canton...*, *op. cit.*, p. 161, nota 4.
99. A.N., G[7], 1695, f° 52, 15 de fevereiro de 1710.
100. Sobre esta expedição, *cf.* Isaac DUMONT DE BOSTAQUET, *Mémoires*, 1968.
101. A.N., K 1349, nº 132, f° 130.
102. Moscou, A.E.A., 50/6, 537, 1, 12/23 de janeiro de 1787.
103. "Dutch Capitalism and the European World economy", *in Colloque franco-hollandais*, 1976, datil., p. 1.
104. "Les interdépendances économiques dans le champ d'action européen des Hollandais (XVI[e]-XVIII[e] siècles)", *in Colloque franco-hollandais*, 1976, datil., p. 76.
105. Francisco de SOUSA COUTINHO, *Correspondência diplomática... durante a sua embaixada en Holanda*, 1920-1926, II, 227, 2 de janeiro de 1648: "*que como he de tantas cabeças e de tantos juizos differentes poucas vezes se acordão todos inda pera aquillo uge milhor lhes está*".
106. A. R. J. TURGOT, *op. cit.*, I, p. 373.
107. Isto é, que exercem um controle superior.
108. A.N., K 1349, f° 11.
109. W. TEMPLE, citado por C. BOXER, *The Dutch Seaborne Empire*, *op. cit.*, p. 13.
110. A.N., K 1349, f° 35 v°. A Holanda fornece, por si só, mais de 58% das contribuições das Províncias Unidas.
111. I. SCHÖFFER, *in Handbuch...*, *op. cit.*, p. 654.
112. C. PROISY D'EPPES, *Dictionnaire des girouettes ou nos contemporains d'après eux-mêmes*, 1815.
113. "The Low Countries", *in The New Cambridge Modern History*, IV, 1970, p. 365.
114. K. D. H. HALEY, *The Dutch in the 17th Century*, 1972, p. 83.
115. A.N., K 1349, f° 7 e 7 v°.
116. B.M. VLEKKE, *Evolution of the Dutch Nation*, 1945, pp. 162-166, citado por C. R. BOER, *op. cit.*, p. 11, nota 4.
117. *Gallefretier*, de *calfat*, *calfateur*, pessoa sem importância.
118. *Accortement*, com discernimento e discrição (LITTRÉ).
119. J.-N. de PARIVAL, *op. cit.*, p. 190.
120. *Le Guide d'Amsterdam*, *op. cit.*, p. 21.
121. *Op. cit.*, p. 39.
122. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 334-335.
123. J. L. PRICE, *op. cit.*, p. 220.
124. *Ibid.*, p. 224.
125. A.N., K 849, f° 34.
126. Marcel MARION, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII[e] et XVIII[e] siècles*, 1923, p. 521.
127. Sobre a precocidade do cultivo das batatas nos Países Baixos, ver Chr. VANDENBROEKE, "Cultivation and Consumption of the Potato in the 17th and 18th Century", *in Acta historiae neerlandica*, V, 1971, pp. 15-40.
128. A.N., K 849, nº 18, f° 20.
129. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 152.
130. J.-N. DE PARIVAL, *op. cit.*, p. 41.
131. A.N., K 1349, 132, f° 215.
132. A.N., K 849, f[os] 17-18.
133. *Ibid.*
134. *Ibid.*
135. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 147.
136. *Journal du commerce*, janeiro de 1759.
137. Varsóvia, Arquivos Centrais, fundo Radzivill, 18 de agosto de 1744.
138. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 94.
139. *Faire paroli*, termo de jogo. Em sentido figurado, significa encarecer, exceder.
140. J. de VRIES, "An Inquiry into the Behavior of Wages...", art. cit., p. 13.
141. Jules MICHELET, *Histoire de France*, XIV, 1877, p. 2.
142. A.E., C.P. Holanda, 35, f° 267 v°, 15 de maio de 1646.
143. Sigla que designa a Companhia Holandesa das Índias Orientais.
144. A.N., K 1349, 50 v°.
145. *Ibid.*
146. *Op. cit.*, p. 53.
147. A.E., C.P. Holanda, 46, f° 309.
148. Os 17 diretores da V.O.C..
149. C. BOXER, *op. cit.*, p. 46, citado por G. PAPAGNO, art. cit., pp. 88-89; ver *infra*, nota 271.
150. A.N., M 785, fich. 4, f[os] 16-17.
151. J.G. VAN DILLEN, "Isaac Le Maire et le commerce des Indes orientales", *in Revue d'histoire moderne*, 1935, pp. 121-137.
152. A.N., A.E., B[1], 619, 18 de junho de 1665.
153. J. DU MONT, *Corps universel diplomatique du*

droit des gens, contenant un recueil des traitez..., 1726, IV, p. 274.

154. José Gentil DA SILVA, "Trafics du Nord, marchés du "Mezzogiorno", finances génoises: recherches et documents sur la conjoncture à la fin du XVI[e] siècle", *in Revue du Nord*, abril-junho de 1959, p. 146.
155. I. WALLERSTEIN, *The Modern World System, op. cit.*, I, p. 211; P. JEANNIN, art. cit., p. 10.
156. *Moeder* no sentido do comércio maternal, sustentador.
157. Citado por I. WALLERSTEIN, *op. cit.*, pp. 198-199.
158. *Médit.*, I, p. 128.; V. VAZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers*, 1960, I, p. 48.
159. J. G. DA SILVA, *Banque et crédit en Italie...*, I, p. 593, nota 183.
160. *Ibid.*
161. Germaine TILLION, *Les Ennemis complémentaires*, 1960.
162. A. Grenfeld PRICE, *The Western Invasions of the Pacific and its Continents*, 1963, p. 29.
163. Simancas, E°-569, f° 84 (s.d.); Virgínia RAU, "Rumos e vicissitudes do comércio do sal português nos séculos XIV a XVIII", *in Revista da Faculdade de Letras* (Lisboa), 1963, n° 7, pp. 5-27.
164. Felipe RUIZ MARTÍN, na sua obra ainda não publicada.
165. *Médit.*, I, p. 535.
166. *Médit.*, I, p. 574.
167. *Médit.*, I, p. 575.; Jean-Pierre BERTHE, "Les Flamands à Séville au XVI siècle", *in Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel*, p. p. H. KELLENBENZ, 1970, p. 243.
168. Jacob VAN KLAVEREN, *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert*, 1960; *Médit.*, I, pp. 573 ss.
169. J. VAN KLAVEREN, *op. cit.*, pp. 116-117.
170. A.N., K 1349, n° 133. Memória relativa ao governo dos Países Baixos, f°s 3 e 4; H. PIRENNE, *op. cit.*, 1973, III, p. 60.
171. "Gazettes hollandaises et trésors américains", *in Anuario de Historia económica y social*, 1969, pp. 289-361.
172. Earl J. HAMILTON, art. cit. *in Economic History*, 1931, pp. 182 ss.
173. *Médit.*, I, p. 463.
174. *Médit.*, I, pp. 577-578.
175. *Navigatio ac itinerarium Johannis Hugonis Linscotani in Orientalem sive Lusitanorum Indiam...*, 1599.
176. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, VIII, p. 75.
177. *Ibid.*
178. Ver a boa análise que abre o livro clássico de W. H. MORELAND, *From Akbar to Aurangzeb*, 1922, pp. 1ª 44.
179. Simancas, Estado Flandes 619, 1601.
180. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, VIII, pp. 75-76.
181. A.N., K 1349.
182. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 19, nota 1.
183. A.N., K 1349, f° 36.
184. R. DAVIES, *op. cit.*, p. 185.
185. A.d.S. Gênova, Spagna, 15.
186. C.S.P. East Indies, p. 205, Cottington a Salisbury, 18 de fevereiro de 1610.
187. L. DERMIGNY, *op. cit.*, I, p. 107.
188. *Ibid.*, I, p. 106.
189. David MACPHERSON, *Annals of Commerce*, 1805, II, p. 233.
190. L. DERMIGNY, *op. cit.*, I, p. 105, nota 1.
191. A.N., Marinha, B[7], 463, f° 145; J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 1196.
192. A.N., K 1349, f° 44.
193. C. G. F. SIMKIN, *The Traditional Trade of Asia*, 1968, p. 188.
194. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 63.
195. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, p. 225.
196. C. R. BOXER, *op. cit.*, p. 143.
197. *Ibid.*, p. 196.
198. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 32.
199. *Ibid.*, p. 38.
200. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, pp. 199 ss.; A.N., K 1349.
201. Constantin RENNEVILLE, *Voyage de S. van Rechteren...*, 1703, II, p. 256.
202. D. MACPHERSON, *op. cit.*, II, p. 466.
203. Hermann KELLENBENZ, "Ferdinand Cron", *in Lebensbilder aus dem Bayerischen Schwaben*, 9, pp. 194-210.
204. Duarte GÓMES SOLIS, *Mémoires inédits de...*, (1621), ed. Bourdon, 1955, p. 1; J. CUVELIER, L. JADIN, *L'Ancien Congo d'après les archives romaines, 1518-1640*, 1954, p. 499, 10 de abril de 1632.
205. A.N., K 1349, 132, f° 34.
206. *Voyage curieux faict autour du monde par Francis Drach, admiral d'Angleterre*, 1641, p. p. F. de LOUVENCOURT, 1859, pp. 306-307.
207. *Médit.*, I, pp. 277 e 279.
208. Por ocasião do "massacre" dos ingleses, presos por conspiração e executados depois de um simulacro de julgamento. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 23.
209. Abade RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, 1775, III, p. 21.
210. C. RENNEVILLE, *op. cit.*, V, p. 119.
211. Kristof GLAMANN, *Dutch asiatic Trade, 1620-1740*, 1958, p. 68.
212. *Ibid.*, p. 168.
213. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 64.
214. K. GLAMANN, *op. cit.*, p. 58.
215. A. LIOUBLINSKAIA, *Lettres et mémoires adressées au chancelier P. Séguier, 1633-1649*, 1966. Carta de Champigny, Aix, outubro de 1647, pp. 321-322.

216. F. de SOUSA COUTINHO, *op. cit.*, II, p. 313. Carta ao marquês de Niza, 17 de fevereiro de 1648.
217. K. GLAMANN, *op. cit.*, p. 120.
218. *Ibid.*, p. 131.
219. A.N., Marinha, B^7, 463, f° 253, relatório de 1687.
220. *Ibid.*
221. K. GLAMANN, *op. cit.*, pp. 91-92.
222. A.N., Marinha, B^7, 463, f^{os} 177-178.
223. *Ibid.*, f^{os} 161 ss.
224. *Ibid.*
225. L. DERMIGNY, *op. cit.*, I, p. 281.
226. A.N., Marinha, B^7, 463, f^{os} 158-160.
227. *Ibid.*
228. François PYRARD DE LAVAL, *Seconde Partie du voyage... depuis l'arrivée à Goa jusques à son retour en France*, 1615, II, p. 353.
229. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, VIII, pp. 126-129.
230. Ou lançando "ao mar a quantidade excedente de pimenta" (Ernst Ludwig CARL, *Traité de la richesse des princes et de leurs États et des moyens simples et naturels pour y parvenir*, 1722-1723, p. 236).
231. C. RENNEVILLE, *op. cit.*, V, p. 124.
232. A.N., Marinha, B^7, 463, 251-252.
233. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, p. 197.
234. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 77.
235. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, p. 197.
236. K. GLAMANN, *op. cit.*, pp. 19 e 207.
237. *Ibid.*, p. 166.
238. *Ibid.*, p. 265.
239. *Ibid.*, p. 231.
240. L. DERMIGNY, *op. cit.*, III, p. 1164.
241. *Op. cit.*, p. 265.
242. A.N., G^7, 1697, f° 117, 21 de agosto de 1712.
243. G. de UZTÁRIZ, *op. cit.*, p. 103.
244. K. GLAMANN, *op. cit.*, p. 6; J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 1606 ss.
245. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, p. 192.
246. A.E., Memoriais, Holanda, 72, 243.
247. K. GLAMANN, *op. cit.*, p. 60.
248. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, IX, p. 55.
249. A.N. Marinha, B^7, 463, f°, 205.
250. Os navios de guerra contavam com tripulações bem superiores: em 1605, na partida do Texel, os 11 navios acompanhados por Matelief totalizam 1.357 homens de tripulação, isto é, uma média de 123 homens por navio. De modo que o nosso cálculo pode flutuar entre 8.000 (50 por navio) e 16.000 homens (100 por navio). C. RENNEVILLE, *op. cit.*, III, p. 205.
251. A.N., Marinha, B^7, 463, f° 205.
252. J.-P. RICARD, *op. cit.*, p. 376.
253. *Essai politique sur le commerce*, 1735, p. 51.
254. Moscou, A.E.A., 50/6, referência incompleta.
255. Sob a direção de Ivo SCHÖFFER.
256. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, p. 182.
257. J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 1610-1612.
258. A.N., A.E., B^1, 619, Haia, 25 de junho de 1670.
259. J. SAVARY, *op. cit.*, I, col. 25 e V, col. 1612.
260. K. GLAMANN, *op. cit.*, pp. 244 ss.
261. *Ibid.*, pp. 252 ss.
262. *Ibid.*, p. 248.
263. Moscou, A.E.A., 50/6, 539, 57, Amsterdam, 25 de julho-5 de agosto de 1788.
264. *Op. cit.*, p. 249.
265. *Ibid.*, p. 265.
266. *Ibid.*, pp. 229-231.
267. *Op. cit.*, I, p. 465.
268. C. BOXER, *The Dutch Seaborne*, *op. cit.*, p. 52; *Les Six Voyages...*, 1681, II, p. 420.
269. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 315.
270. A.N., Marinha, B^7, 463, f^{os} 245 e 257-258.
271. Giuseppe PAPAGNO, "Strutura e istituzioni nell' espansione coloniale: Portogallo e Olanda", *in Dall'Età preindustriale all'età del capitalismo*, p. p. G. L. BASINI, 1977, p. 89.
272. Francesco CARLETTI, *Ragionamenti del mio viaggio in torno al mondo*, 1958, pp. 213 ss.
273. K. GLAMANN, *op. cit.*, pp. 33 ss.
274. *Ibid.*, p. 34. Cornelis Bicker, em 1622, é *bewindhebber* na Companhia das Índias ocidentais, seu irmão Jacob na das Índias orientais.
275. *Ibid.*, pp. 35-36.
276. W. H. MORELAND, *op. cit.*, p. 61.
277. *Grande Enciclopédia portuguesa-brasileira*, III, na palavra "Bahia".
278. R. HENNIG, *op. cit.*, p. 8; Victor von KLARWILL, *The Fugger News Letters*, 1924-1926, I, p. 248.
279. No sentido de concessão feita.
280. A.N., K 1349, 132, f° 107 v°.
281. A.d.S. Florença, Correspondência de Gênova, V, 32.
382. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Richesse de la Hollande*, *op. cit.*, pp. 137-138.
283. J. CUVELIER, L. JADIN, *op. cit.*, pp. 501-502.
284. K. GLAMANN, *op. cit.*, p. 155.
285. Cf. *supra*, pp. 45-46.
286. British Museum, Sloane, 1572, f° 65.
287. A.N., K 1349, 132, f° 117 vo.
288. J. DU MONT, *op. cit.*, VI, p. 215.
289. Labrousse. A tradução francesa por *bled* é interessante mas não inteiramente justa.
290. *Journal du voyage de deux jeunes Hollandais*, *op. cit.*, p. 377.
291. A.N., Marinha, B^7, 463, f^{os} 216-217.
292. B.N., Ms. portugueses, 26, f° 216 e 216 v°, Lisboa, 8 de outubro de 1668.
293. P. de LA COURT, *op. cit.*, p. 52.
294. J. DU MONT, *op. cit.*, I, p. 15.
295. Simancas, Estado Flandes, 2043.
296. A.N., K 1349, 132, f° 34 v°.
297. Arquivos de Malta, 6405, princípio do século XVIII.
298. A.N., K 1349, 132, f° 135.

299. L. GUICCIARDINI, *op. cit.*, p. 108.
300. C. WILSON, *Anglo-Dutch commerce..., op. cit.*, p. 20.
301. 1748, I, pp. 339-340.
302. *Ibid.*
303. A.N., B^1, 619, correspondência de Pomponne, 1669, Konrad Van Beuningen era embaixador das Províncias Unidas junto do rei da França.
304. *Ibid.*, D'Estrades, Haia, 5 de fevereiro de 1665.
305. D. DEFOE, *A Plan of the English Commerce*, 1728, p. 192.
306. LE POTTIER DE LA HESTROY, A.N., G^6, 1687 (1703), f° 67.
307. A.N., B^1, 619, 27 de junho de 1669.
308. *Ibid.*, 30 de outubro de 1670.
309. J.-F. MELON, *op. cit.*, p. 237.
310. *Ibid.*, p. 238.
311. *Ibid.*, p. 239.
312. No sentido de moeda corrente.
313. Moscou, A.E.A., 50/6, 490, 17 de abril de 1773.
314. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations..., op. cit.*, II, p. 200.
315. J. SAVARY, *op. cit.*, I, col. 331 ss.; J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 278.
316. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, II, p. 250.
317. *Ibid.*, II, p. 321.
318. *Ibid.*, I, p. 226.
319. *Ibid.*
320. A.N., A.E., B^1, 165, 13 de fevereiro de 1783.
321. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 278.
322. *Ibid.*
323. *Ibid.*
324. *Manias, Bubbles, Panics and Crashes and the Lender of Last Resort*, datilograma, cap. II, pp. 1 ss.
325. J. SAVARY, *op. cit.*, I, col. 8.
326. Transporte no sentido de transferência.
327. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, II, pp. 314-315.
328. A palavra saque é tomada como desconto.
329. Giulio MANDICH, *Le Pacte de Ricorsa et le marché étranger des changes*, 1953.
330. C. WILSON, *Anglo-Dutch Commerce..., op. cit.*, p. 167.
331. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 226.
332. *Ibid.*, II, p. 210.
333. *Ibid.*, I, p. 397.
334. Moeda de ouro inglesa, cunhada pela primeira vez em 1489 por Henrique VII, de valor igual ao da libra esterlina.
335. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri, 804.
336. É a cotação dos câmbios a partir da qual é mais vantajoso enviar ouro ao estrangeiro do que pagar por emissão de letra de câmbio (R. BARRAINE, *Nouveau Dictionnaire de droit et de sciences économiques*, 1974, p. 234).
337. A.N., Marinha, B^7, 438, Amsterdam, 13, 26 de dezembro de 1774.
338. *In: L'Express*, 28 de Janeiro de 1974.
339. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, II, p. 201.
340. A.N., Marinha, B^7, 438, f° 6, Amsterdam, 17 de março de 1774, carta de Maillet du Clairon.
341. F. RUIZ MARTÍN, *Lettres marchandes...*, p. XXXIX.
342. *Médit.*, II, p. 44.
343. Eric J. HOBSBAWM, *The Age of Revolution*, pp. 44-45.
344. C. WILSON, *Anglo-Dutch Commerce..., op. cit.*, pp. 88-89.
345. Obrigação tem aqui o sentido atual de título.
346. A.E., C.P. Holanda, 513, f° 360, Haia, 9 de março de 1764.
347. Moscou, A.E.A., 480, 50/6.
348. Moscou, A.E.A., 12/23, março de 1784, 50/6, 522, f° 21 v°. Note-se a expressão bônus. Um texto francês (A.E., C.P. Holanda, 577, f° 358, 12 de dezembro de 1788) fala simplesmente de "benefício". Esse benefício, no caso de um empréstimo russo de 3 milhões de florins, eleva-se a 120.000 florins, isto é, 4%.
349. Ver *supra*, pp. 86 ss.
350. Moscou, A.E.A., 480, 50/6, f° 13, Amsterdam, 2-13 de abril de 1770.
351. *Ibid.*, f° 6, Amsterdam, 29 de março-9 de abril de 1770.
352. Moscou, A.E.A., 472, 50/6, f° 3 v°-4, Amsterdam, 18-29 de março de 1763 e 25 de março-5 de abril de 1763.
353. Moscou, A.E.A, 539, 50/6, 62 v°, 26 de agosto de 1788.
354. A.E., C.P., 578, f° 326, 2 de junho de 1789.
355. *Ibid.*, 579, f° 3, 3 de julho de 1789.
356. *Ibid.*, f°s 100 v° ss., 18 de agosto de 1789.
357. Suécia 448.000 km², Norrland 261.500, Suécia meridional 186.500.
358. Maurice ZIMMERMAN, *États scandinaves, régions polaires boréales, in*: P. VIDAL DE LA BLACHE, L. GALLOIS, *Géographie universelle*, III, 1933, p. 143.
359. São as conhecidas distinções de K. Bücher: economia doméstica, economia urbana e economia territorial.
360. Ver *supra*, pp. 25-26.
361. P. DOLLINGER, *La Hanse..., op. cit.*, p. 52.
362. Claude NORDMANN, *Grandeur et liberté de la Suède (1660-1792)*, 1971, p. 93.
363. *Ibid.*, p. 17.
364. Ou seja, no total, se contarmos apenas as terras, não mais de 3 habitantes por km².
365. *Op. cit.*, p. 17.

366. Costuma-se distinguir: antes de 1721, a "grandeza" da história sueca, depois, no século XVIII, sua "liberdade".
367. *Ibid.*, p. 94.
368. *Ibid.*, p. 45.
369. P. DOLLINGER, *op. cit.*, pp. 527-528.
370. V. BARBOUR, *op. cit.*, p. 102.
371. C. NORDMANN, *op. cit.*, p. 50.
372. *Ibid.*, p. 453.
373. Eli F. HECKSCHER e E. F. SÖDERLUND, *The Rise of Industry*, 1953, pp. 4-5.
374. C. NORDMANN, *op. cit.*, p. 243.
375. J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 1673 ss.
376. Geralmente um navio de pavilhão neutro navegando por conta de beligerantes.
377. C. NORDMANN, *op. cit.*, pp. 63-64.
378. L. DERMIGNY, *op. cit.*, I, pp. 173 ss.
379. "The Economic Relations between Peasants, Merchants and the State in North Eastern Europe, in the 17th and 18th Centuries", datil., Colóquio de Bellagio, 1976.
380. Ver *supra*, II, p.194.
381. Os *Bücher von Bauernschulden* que confiam na justiça.
382. Pierre JEANNIN, *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1969, p. 93.
383. O *hemman* é a propriedade hereditária dos camponeses suecos. A ortografia *heman* encontra-se em A.N., K 1349.
384. C. NORDMANN, *op. cit.*, p. 15.
385. Maria BOGUCKA, "Le marché monétaire de Gdansk et les problèmes du crédit public au cours de la première moitié du XVII^e siècle", datil., Semana de Prato, 1972, p. 5.
386. *Op. cit.*, V, col. 579-580.
387. M. BOGUCKA, art. cit., p. 3.
388. Walter ACHILLES, "Getreidepreise und Getreidehandelsbeziehungen europäischer Räume im 16. und 17. Jahrhundert", *in Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, abril de 1959, p. 46.
389. Marian MALOWIST, *Croissance et régression en Europe*, 1972, p. 172.
390. Sven-Erik ASTRÖM, comunicação ao colóquio de Bellagio, 1976 (citado nota 379).
391. Conforme mostrou Witold KULA, *Théorie économique du système féodal*, 1970, pp. 93 ss.
392. LE POTTIER DE LA HESTROY, *doc. cit.*, f° 17.
394. Padre MATHIAS DE SAINT-JEAN (aliás Jean ÉON), *Le Commerce honorable...*, 1646, pp. 89-90.
395. P. BOISSONNADE, P. CHARLIAT, *Colbert et la Compagnie de commerce du Nord (1661-1689)*, 1930, pp. 31 ss.
396. LE POTTIER DE LA HESTROY, *doc. cit.*, f° 18.
397. A.N., A.E., B^1, 619, Haia, 5 de setembro de 1669.
398. A.N., G^7, 1695, 52.
399. A.N., M 662, n^o 5, f° 1 v°.
400. *Ibid.*, f° 98.
401. *Ibid.*, f° 59 v°.
402. *Ibid.*, f° 115.
403. C. NORDMANN, *op. cit.*, pp. 54-55.
404. LE POTTIER DE LA HESTROY, *doc. cit.*, f° 25.
405. Padre MATHIAS DE SAINT-JEAN (aliás Jean ÉON), *op. cit.*, pp. 30 ss., pp. 87 ss.
406. Ver *supra*.
407. *Anglo Dutch Commerce...*, *op. cit.*, pp. 6-7.
408. *Ibid.*
409. *Ibid.*, p. 10 e nota 5.
410. *A Plan of the English Commerce*, 1728, p. 163.
411. C. WILSON, *op. cit.*, pp. 7-10.
412. E. SCHULIN, *op. cit.*, p. 230. "*All our merchants must turn Dutch factors.*"
413. C. WILSON, *op. cit.*, pp. 16-17.
414. *Ibid.*, p. 11.
415. C. WILSON, *England's Apprenticeship... op. cit.*, p. 322.
416. *La République hollandaise des Provinces-Unies*, 1968, p. 33.
417. *Op. cit.*, pp. 223 ss.
418. Constantin RENNEVILLE, *Voyage de Paul van Caerden aux Indes orientales*, 1703, II, p. 133.
419. Companhia anterior à criação da V.O.C.
420. C. RENNEVILLE, *op. cit.*, pp. 170-173.
421. Jean MEYER, *Les Européens et les autres*, 1975, p. 253.
422. Art. cit., agosto de 1763.
423. C. H. E. de WIT, citado por J. L. PRICE, *op. cit.*, p. 220 e nota 9.
424. A.N., Marinha, B^7, 435, f° 2.
425. *Gazette de France*, 24 de abril de 1772.
426. *Ibid.*
427. A.N., Marinha, B^7, 434, f° 30; 435, f^os 1 ss. "A falência da casa Clifford e filhos acaba de ser seguida por outras duas ou três menos consideráveis, mas que não deixam de aumentar os temores e de levar à perda absoluta de confiança."
428. Moscou, A.E.A., 50/6, 506, f° 49.
429. Contraste já assinalado por Ch. CARRIÈRE, M. COURDURIÉ, *op. cit.*, I, p. 85: "O ciclo agrícola não se adapta exatamente à atividade do grande porto internacional" (trata-se de Marselha).
430. *Anglo-Dutch Commerce...*, *op. cit.*, p. 176.
431. J. ACARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts de l'Europe...*, *op. cit.*, II, p. 205.
432. M. G. BUIST, *At Spes non fracta. Hope and Co, 1770-1815*, 1974, pp. 12-13.
433. M. TORCIA, *Sbozzo del commercio di Amsterdam*, 1782, p. 9.
434. A.E., C.P. Holanda, 513, f° 64 v°.
435. C. WILSON, *op. cit.*, p. 168.
436. M. TORCIA, *op. cit.*, p. 9.
437. A.d.S. Veneza, Inghilterra 119, f° 92, 92 v°.
438. C. WILSON, *op. cit.*, pp. 167-168.

439. *Gazette de France*, 584, Hamburgo, 22 de agosto de 1763.
440. *Ibid.*, 624, Copenhague, 3 de setembro de 1763.
441. Moscou, A.E.A., 50/6, 472, f° 50, 12 de agosto de 1763.
442. *Ibid.*
443. *Ibid.*, f° 51 v°.
444. *Ibid.*
445. No sentido de desconto.
446. Moscou, A.E.A., 50/6, 472, f° 44.
447. A.N., A.E., C.P. Holanda, 513, f° 64 v°.
448. Tempo durante o qual um negócio é suspenso.
449. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri 800, Haia, 2 de agosto de 1763.
450. *Ibid.*, aviso de Berlim de 16 de agosto transmitido em 26.
451. *Gazette de France*, 544, 4 de agosto de 1763.
452. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri 800.
453. *Gazette de France*, 296, Haia, 22 de abril de 1763.
454. M. TORCIA, *op. cit.*, p. 9.
455. Moscou, A.E.A., 50/6, 490, 1/2.
456. *Ibid.*
457. *Ibid.*
458. *Ibid.*
459. *Anglo-Dutch Commerce...*, pp. 169 ss.
460. A.N. Marinha, B^7, 435, Amsterdam 7, 5 de abril de 1773.
461. A.N., Marinha, B^7, 438, Amsterdam, 7, 28 de março de 1774.
462. A.N., Marinha, B^7, 435, Amsterdam, 3, 4 de fevereiro de 1773.
463. Quinta-feira, 24 de outubro de 1929. Cf. J. K. GALBRAITH, *The Great Crash, 1929*, 1955.
464. Interciclo ou *ciclo* interdecenal. Ver *supra*, p. 57.
465. C. E. LABROUSSE, *La Crise de l'économie française..., op. cit.*, p. XXII.
466. Robert BESNIER, *Histoire des faits économiques jusqu'au XVIII^e siècle*, 1962-1963, p. 249.
467. Moscou, A.E.A., 50/6, 539, f° 47.
468. C. P. THURNBERG, *Voyage en Afrique et en Asie, principalement au Japon, pendant les années 1770-1779*, 1794, p. 30.
469. A.E., C.P. Holanda, 543, Amsterdam, 28 de dezembro de 1780.
470. Expressão tirada do livro de Pieter GEYL, *La Révolution batave (1783-1798)*, 1971.
471. I. SCHÖFFER, *op. cit.*, pp. 656 e 657.
472. Moscou, A.E.A., 50/6, 531, f° 51.
473. *Ibid.*, 534, f° 126 v°.
474. *Ibid.*, 530, f° 62.
475. *Ibid.*, 531, f° 92-93, Amsterdam, 18/29 de dezembro de 1786.
476. *Ibid.*, 50/6, 531, f° 66.
477. *Ibid.*
478. M. G. BUIST, *op. cit.*, p. 431.
479. Ou seja, o *stathouder*.
480. A.E., C.P. Holanda, 565, f^os 76-83.
481. P. GEYL, *op. cit.*, p. 90.
482. A.E., C.P. Holanda, 575, f° 70.
483. P. GEYL, *op. cit.*, pp. 94 ss.
484. *Ibid.*, p. 95.
485. A.E., C.P. Holanda, 575 f^os 253 ss., Haia, 14 de dezembro de 1787; cf. também A.E., C.P. Holanda, 578, f° 274. Haia, 15 de maio de 1789.
486. *Ibid.*
487. A.E., C.P. Holanda, 576, f° 46, 3 de abril de 1788.
488. A.E., C.P. Holanda, 575, f° 154 v°, 25 de outubro de 1787.
489. Moscou, A.E.A., 50/6, 533, f° 60.

Capítulo 4

1. Jean ROMEUF, 1958; Alain COTTA, 1968; H. TEZENAS DU MONTCEL, 1972, e até BOUVIER-AJAM e diversos, 1975.
2. Cf. Pierre VILAR, "Pour une meilleure compréhension entre économistes et historiens. 'Histoire quantitative' ou économétrie rétrospective?", *in Revue historique*, 1965, pp. 293-311.
3. Jean MARCZEWSKI, *Introduction à l'histoire quantitative*, 1965; R. W. FOGEL, especialmente *The Economics of slavery*, 1968; entre seus numerosos artigos, "Historiography and retrospective econometrics", *in History and Theory*, 1970, pp. 245-264; "The New Economic History. I. Its fiding and methods", *in The Economic History Review*, 1966, pp. 642-656.
4. Ver *supra*, II.
5. Segundo a expressão de P. CHAUNU, "La pesée globale en histoire", *in Cahiers Wilfredo Pareto*, 1968.
6. François PERROUX, "Prises de vues sur la croissance de l'économie française, 1780-1950", *in Income and Wealth*, V, 1955, p. 51.
7. W. SOMBART, *Der moderne Kapitalismus*, 1928, II, pp. 188-189, afirma que o mercado local elementar e o mercado internacional são anteriores aos mercados intermediários, entre os quais o mercado nacional.
8. Ver *supra*, pp. 25-26.
9. Louis CHEVALIER, *Démographie générale*, 1951, especialmente p. 139.
10. "Études sur l'ancienne communauté rurale en Bourgogne. II. La structure du manse", *in Annales de Bourgogne*, XV, 1943, p. 184.
11. Estas unidades minúsculas são velhas realidades. Frédéric HAYETTE acha que as aldeias da

Europa se moldaram nos quadros do povoamento da época romana, dos quais só começaram a se distinguir nos séculos VIII e IX. "The Origines of European Villages and the First Europansion", *in The Journal of Economic History*, março de 1977, pp. 182-206 e, a seguir, o comentário de J. A. RAFTIS, pp. 207-209.

12. GUY FOURQUIN, *in* Pierre LÉON, *Histoire économique et sociale du monde*, 1977, I, p. 179, a comuna na França teria uma superfície inferior a 10 km² nas zonas ricas mas poderia atingir 45 km² nas zonas pobres.
13. LEVI-PINARD, *La Vie quotidienne à Vallorcine*, *op. cit.*, p. 25.
14. Michaël WEISSER, "L'économie des villages ruraux situés aux alentours de Tolède", datil., 1971, p. 1.
15. *Crises agraires en Europe (XII^e-XX^e siècle)*, 1973, p. 15.
16. Cf. Pierre CHEVALIER, *La Monnaie en Lorraine sous le règne de Léopold (1698-1729)*, 1955, p. 126, nota 3 (1711).
17. Lucien GALLOIS, *Paris et ses environs*, s.d. (1914), p. 25.
18. Carta de R. BRUNET, 25 de novembro de 1977: "Parece que há uma dimensão típica, de cerca de 1.000 km², que não me parece ser obra do acaso".
19. Segundo R. BRUNET, por ordem, Beauvaisis: 800 km² (discutível); Woëvre: 800 km²; Auge: de 1.200 a 1.400 km²; Valois: 1.000 km²; Othe: 1.000 km².
20. Guy CABOURDIN, *Terre et hommes en Lorraine du milieu du XVI^e siècle à la guerre de Trente Ans, Toulois et comté de Vaudémont*, 1975, I, p. 18.
21. Jean NICOLAS, *La Savoie au XVIII^e siècle*, 1978, p. 138. Tarentaise: 1.693 km², Maurienne: 1.917 km², Chablais: 863 km², Genevois: 1.827 km².
22. Antes de 1815, segundo as informações que me foram comunicadas por Paul GUICHONNET.
23. Marco ANSALDO, *Peste, fame, guerra, cronache di vita valdostana del sec. XVII*, 1976.
24. Émile APPOLIS, *Le Diocèse civil de Lodève*, 1951, pp. V e VI, 1 e 1 nota 2.
25. G. CABOURDIN, *op. cit.*.
26. Marzio ROMANI, conferência, Paris, 8 de dezembro de 1977.
27. Lucien FEBVRE, *in Annales E.S.C.*, 1947, p. 205.
28. Armand BRETTE, *Atlas des bailliages ou jurisdictions assimilées, ayant formé unité électorale en 1789*, s.d., p. VIII. "Entre mais de 400 bailiados que constituíram circunscrição eleitoral em 1789, talvez não houvesse um único que não tivesse formado, com os bailiados vizinhos, paróquias divididas ao meio, indecisas ou contestadas."
29. Em todo este longo parágrafo, as palavras província, região, região natural e, conseqüentemente, mercado provincial, mercado regional são empregadas indiferentemente. Sobre esses problemas, André PIATIER, *Existe-t-il des régions en France?*, 1966; *Les Zones d'attraction de la région Picardie*, 1967; *Les Zones d'attraction de la région Auvergne*, 1968.
30. "Tableau de la France", *in: Histoire de France*, II, 1876, p. 79.
31. "Rittrati di cose di Francia", *in Opere complete*, 1960, pp. 90-91.
32. J. DHONT, "Les solidarités médiévales. Une société en transition: la Flandre en 127-1128", *in: Annales E.S.C.*, 1957, p. 529.
33. P. CHEVALIER, *op. cit.*, p. 35.
34. 1712-1770. Maria Teresa designou-o administrador dos Países Baixos austríacos, de 1753 até sua morte.
35. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri 801, Haia, 2 de setembro de 1768. Sobre as facilidades concedidas pelo governo de Bruxelas às importações de lãs para Ostende, cf. *ibid.*, 27 de maio de 1768.
36. *The Opposition to Louis XIV*, 1965, p. 217.
37. P. CHAUNU, *in* F. BRAUDEL e E. LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, I, vol. I, p. 28.
38. Joseph CALMETTE, *L'Élaboration du monde moderne*, 1949, pp. 226-227.
39. Ernest GOSSART, *L'Établissement du régime espagnol dans les Pays-Bas et l'insurrection*, 1905, p. 122.
40. Eli F. HECKSCHER, *La Epoca mercantilista*, 1943, pp. 30 ss.
41. Thorold ROGERS, *History of agriculture and prices in England*, 1886, citado por E. HECKSCHER, *op. cit.*, pp. 32-33.
42. *Op. cit.*, p. 30.
43. Abade COYER, *Nouvelles Observations sur l'Angleterre par un voyageur*, 1749, pp. 32-33.
44. A.N., Marinha, B⁷, 434, *c.* 1776.
45. A. PONZ, *op. cit.*, I, p. 1750.
46. Marcel REINHARD, "Le voyage de Pétion à Londres (24 novembre-il décembre 1791)", *in Revue d'histoire diplomatique*, 1970, pp. 35-36.
47. Otto STOLZ, "Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten deutschen Reiches", *in Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, 1954, 46, I, pp. 1-41.
48. *Bilanci...*, *op. cit.*, I, p. CI, 20 de dezembro de 1794.
49. Ricardo KREBS, *Handbuch des europäischen Geschichte*, p.p. Tehodor SCHIEDER, 1968, vol. 4, p. 561.
50. E. HECKSCHER, *op. cit.*, p. 93.
51. Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, 1973, pp. 705 e 710-712, *C.* 1767.
52. A.N., H 2940; L.-A. BOITEUX, *La Fortune de mer*, 1968, p. 31, segundo Philippe MAN-

TELLIER, *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire*, 1867.

53. J. SAVARY, *op. cit.*, I, col. 22-23.
54. A.d.S. Gênova, Lettere Consoli 1/26, 28 (Londres, 11/12 de dezembro de 1673).
55. A.N., F 12, 65, f° 41 (1 de março de 1719).
56. A.N., H 2939 (impresso).
57. *Ibid.*
58. P. DOCKÈS, *op. cit.*, p. 182.
59. R. BESNIER, *op. cit.*, p. 99.
60. Moscou, A.E.A., 93/6, 439, f° 168. Paris, 20 de novembro-1 de dezembro de 1786.
61. *Gazette de France*, 3 de janeiro de 1763 (Londres, 24 de dezembro de 1762).
62. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 2.
63. Segundo um datilograma de Troian STOIANOVICH.
64. Michel MORINEAU, "Produit brut et finances publiques: analyse factorielle et analyse sectorielle de leurs relations", datil., Semana de Prato, 1976.
65. "Zur Entwicklung des Sozial Produckts in Deutschland im 16. Jahrhundert", *in Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik*, 1961, pp. 448-489.
66. Art. cit., p. 18.
67. "L'unité économique des Balkans et la Méditerranée à l'époque moderne", *in Studia historicae oeconomicae*, Poznan, 1967, 2, p. 35.
68. *La Catalogne dans l'Espagne moderne...*, 1962, III, p. 143.
69. B.N., Ms. fr. 21773, f° 31.
70. *Die Entstehung der Volkswirtschaft*, 1911, p. 141.
71. Emprego esta palavra de forma distorcida para evocar antecipadamente os Bancos da França, da Inglaterra...
72. *Manias, Babbles, Panics and Crashes and the Lender of Last Resort*, datil. cit.
73. Irfan HABIB, "Potentialities of capitalist development in the economy of the Mughal India", International Economic History Congress, datilograma, pp. 10-12 e notas p. 12; I. HABIB, "Usury in Medieval India", *in Comparative Studies in Society and History*, VI, julho 1964.
74. "Commercial Expansion and the Industrial Revolution", *in The Journal of European Economic History*, IV, 3, 1975, pp. 613-654.
75. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, 1976.
76. P. DOCKÈS, *op. cit.*, p. 157.
77. Emmanuel LE ROY LADURIE, "Les comptes fantastiques de Gregory King", *in Annales E.S.C.*, 1968, pp. 1085-1102.
78. Pierre de BOISGUILBERT, *Détail de la France*, 1699, ed. I.N.E.D., 1966, II, p. 584.
79. *Op. cit.*, pp. 153 ss.
80. François PERROUX, citado por Jean LHOMME, *in*: Georges GURVITCH, *Traité de sociologie*, 3ª ed., 1967, I, p. 352, nota 2.
81. Data da publicação do livro pioneiro de Arthur Lyon BOWLEY e Josiah C. STAMP, *National Income*.
82. "Europe's Gross National Product, 1800-1875", *in The Journal of European Economic History*, 1976, p. 273.
83. *Comptabilité nationale*, 1965, pp. 3, 6, 28, 30. Cf. F. FOURQUET, *Histoire quantitative. Histoire des services collectifs de la comptabilité nationale*, 1976, p. V.
84. Tudo indica que este termo foi empregado pela primeira vez por William PETTY, *Political Arithmetick*, 1671-1677.
85. Carta de Louis JEANJEAN, 9 de janeiro de 1973.
86. Ver *supra*, II.
87. *Croissance et structure économique*, 1972, p. 58.
88. Jacques ATTALI, Marc GUILLAUME, *L'Anti-économique*, 1974, p. 32.
89. A reflexão é de F. PERROUX, citada por C. VIMONT, *in* Jean ROMEUF, *Dictionnaire des sciences économiques*, 1958, II, p. 984.
90. *Ibid.*, p. 982.
91. *Dictionnaire économique et financier*, 1975, p. 1014.
92. *In* Jean ROMEUF, *op. cit.*, p. 985.
93. "Estimations du revenu national dans les sociétés occidentales pré-industrielles et au XIX siècle", *in Revue économique*, março de 1977.
94. *Ibid.*
95. *ibid.*, p. 193.
96. A.d.S. Veneza, Senato Mar, 23, f° 36, 36 v°, 29 de setembro de 1534.
97. Isto é, a população de Veneza mais o Dogado.
98. Partindo da massa salarial anual dos operários da lã (20.000 pessoas, 5.000 operários, isto é, 740.000 ducados) e supondo 200.000 habitantes em Veneza.
99. P. MANTELLIER, *op. cit.*, 388. Para os cálculos de F. SPOONER, cf. *infra*, pp. 266-267.
100. VAUBAN, *Projet d'une dixme royale*, 1707, pp. 91-93.
101. Charles DUTOT, *Réflexions politiques sur les finances et le commerce*, 1738.
102. *Ibid.*, I, pp. 366 ss.
103. J. D. GOULD, *Economic Growth in History*, 1972, p. 4.
104. *Ibid.*, p. 5.
105. Ver *supra*, I, 1ª ed., pp. 139-141.
106. H. VAN DER WEE, "Productivité, progrès technique et croissance économique du XII^e^ au XVIII^e^ siècle", datil., Semana de Prato, 1971.
107. Sobre *Produit brut et finances publiques, XIII^e^-XIX^e^ siècles*.
108. 2ª ed., 1952.

109. J. de VRIES, *The Dutch Rural Economy in the Golden Age*, *op. cit.*, p. 95.
110. Cf. P. BAIROCH, "Population urbaine et taille des villes en Europe de 1600 à 1700", *in Revue d'histoire économique et sociale*, 1976, nº 3, p. 21.
111. M. REINHARDT, "La population des villes, sa mesure sous la Révolution et l'Empire", *in Population*, 1954, p. 287.
112. *Op. cit.*, I, 1952, pp. 61 ss.
113. Classificação da população mundial em setores primário, secundário e terciário: em 1700, 81% da população ativa está no primário (agricultura, silvicultura, pesca, floresta) e 54,5% em 1970, cf. Paul BAIROCH, "Structure de la population active mondiale de 1700 à 1970", *in Annales E.S.C.*, 1971, p. 965.
114. Pieter de LA COURT, *Mémoires de Jean de Witt*, 1709, pp. 30-31.
115. Gregory KING, *An Estimate of the Comparative Strength of Great Britain and France...*, 1696.
116. François QUESNAY, *Tableau oeconomique*, 1758.
117. K. GLAMANN, Carta informativa de 12 de outubro de 1976. Cf. fig. p. 253.
118. *François Quesnay et la physiocratie*, 1958, I, pp. 154 ss.
119. "Zur Entwicklung des Sozialprodukts...", art. cit., p. 489.
120. Jean MARCZEWSKI, "Le produit physique de l'économie française de 1789 à 1913", *in Histoire quantitative de l'économie française*, *Cahiers de l'I.S.E.A.*, nº 163, julho 1965, p. XIV.
121. *Ibid.*
122. *Ibid.*
123. *Médit.*, 1966, I, pp. 384 ss.
124. Robert E. GALLMAN e E. S. HOWLE, "The Structure of U.S. Wealth in the Nineteenth Century", Colóquio da Southern Economic Association; Raymond W. GOLDSMITH, "The Growth of Reproducible Wealth of the United States of America from 1805 to 1950", *in Income and Wealth of the United States Trends and Structure*, II, 1952.
125. *Op. cit.*, p. 58.
126. "La fortune privée de Pennsylvanie, New Jersey, Delaware (1774)", *in Annales E.S.C.*, 1969, p. 245.
127. Hubert BROCHIER, Pierre TABATONI, *Économie financière*, 2ª ed., 1963, p. 131.
128. J. H. MARIÉJOL, *in* Ernest LAVISSE, *Histoire de France*, 1911, VI, 1ª parte, p. 37.
129. P. G. M. DICKSON, 1961, "Fiscal Need and National Wealth in 18th Century Austria", datil., Semana de Prato, 1976.
130. *Op. cit.*
131. VAUBAN, *op. cit.*, p. 153.
132. "Taxation in Britain and France 1715-1810", Semana de Prato, 1976, publicado *in The Journal of European Economic History*, 1976, pp. 608-609.
133. Museo Correr, Fundo Donà delle Rose, 27.
134. A.N., K 1352.
135. Ver *supra*, nota 98 e p. 257.
136. Lucien FEBVRE, "Un chapitre d'histoire politique et diplomatique: la réunion de Metz à la France", *in Revue d'histoire moderne*, 1928, p. 111.
137. Jacques BLOCH-MORHANGE, *Manifeste por 12 millions de contribuables*, 1977, p. 69; e o sugestivo artigo de dois jornalistas, economistas e historiadores, David WARSH e Lawrence MINARD, "Inflation is now too serious a matter to leave to economists", *in Forbes*, 15 de novembro de 1976, p. 123.
138. Na Inglaterra, KALDOR, Dudley JACKSON, H. A. TURNER, Frank WILKINSON; nos Estados Unidos, John HOTSON; na França, J. BLOCH-MORHANGE e o artigo *supra* de David WARSH e Lawrence MINARD.
139. J. ROBINSON, *L'Accumulation du capital*, *op. cit.*, p. 18.
140. *An Economic History of Sweden*, 1954, pp. 61, 69, 70, 116.
141. "Le revenu national en Pologne au XVIe siècle", *in Annales E.S.C.*, 1971, nº 1, pp. 105-113.
142. "L'urbanisation de la France au XIXe siècle", *in* Colóquio dos historiadores franceses de economia, 1977.
143. E. A. WRIGLEY, "The Supply of Raw Materials in the Industrial Revolution", *in The Economic History Review*, 1962, p. 110.
144. *The International Economy and Monetary Movements in France 1493-1725*, 1972, p. 306.
145. *Op. cit.*, II, p. 587.
146. *Staat und Staatsgedanke*, 1935, p. 62.
147. *Le Bourgeois*, 1911, p. 106.
148. Artigo a ser publicado em *Annales E.S.C.*
149. P. ADAM, *op. cit.*, datil., p. 43.
150. René GANDILHON, *Politique économique de Louis XI*, 1941, p. 322.
151. *In*: F. BRAUDEL e E. LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, II, 1970, pp. 166-167.
152. Este documento é propriedade pessoal de Paul Guichonnet. Uma reprodução fotográfica encontra-se na Maison des Sciences de l'Homme, em Paris.
153. B.N., Ms. fr. 21773, fos 133 ss.
154. Régine ROBIN, *La Société française en 1789: Semur-en-Auxois*, 1970, pp. 101-109.
155. B.N., Ms. fr. 21773, fos 133 ss.
156. *Ibid.*
157. *Histoire économique de la France*, 1939, p. 232.
158. R. GASCON, *in*: F. BRAUDEL e E. LABROUSSE, *op. cit.*, I, p. 256.

159. Cardeal François MATHIEU, *L'Ancien Régime en Lorraine et en Barrois*, 1907, p. XIII.
160. René BAEHREL, *Une Croissance: la Basse-Provence rurale (fin du XVI^e siècle-1789)*, *passim* e especialmente pp. 77 ss.
161. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations de l'Europe...*, *op. cit.*, I, p. 224.
162. J. HUGUETAN, *Voyage d'Italie curieux et nouveau*, 1681, p. 5.
163. A.N., 129, A.P., 1.
164. A.N., 125, A.P., 16 (1687).
165. B.N., Ms. fr. 21773, f^os 73 a 75 v°.
166. Arthur YOUNG, *Voyages en France, 1787, 1788, 1789*, 1976, I, p. 89.
167. A. PONZ, *op. cit.*, p. 1701.
168. E. LABROUSSE, *in* F. BRAUDEL e E. LABROUSSE, *op. cit.*, II, p. 173.
169. A.N., G^7, 1674, f° 68, Paris, 17 de dezembro de 1709; A.N., G^7, 1646, f° 412, Orléans, 26 de agosto de 1709.
170. *Ibid.*, f^os 371, 382; 1647, f° 68, Orléans, 1, 22 de abril, 17 de dezembro de 1709.
171. Moscou, A.E.A., 93/6, 394, f° 24 e 24 v°, 30 de setembro de 1783.
172. H. RICHARDOT, *op. cit.*, p. 184, citado por P. DOCKÈS, *op. cit.*, p. 20.
173. *In*: F. BRAUDEL e E. LABROUSSE, *op. cit.*, I, p. 22.
174. *Ibid.*, I, p. 39.
175. P. DOCKÈS, *op. cit.*, p. 156.
176. *Ibid.*, p. 308.
177. *Ibid.*, pp. 25 e 353.
178. Citado por Marcel ROUFF, *Les Mines de charbon en France au XVIII^e siècle*, 1922, p. 83, nota 1.
179. 9 de abril de 1709. Citado por Claude-Frédéric LÉVY, *Capitalistes et pouvoir au siècle des Lumières*, 1969, p. 325.
180. Citado por P. DOCKÈS, *op.cit.*, p. 298.
181. Raymond COLLIER, *La Vie en Haute-Provence de 1600-1850*, 1973, p. 36.
182. R. GASCON, *in* F. BRAUDEL, E. LABROUSSE, *op. cit.*, I, vol. I, p. 328.
183. José Gentil DA SILVA, *Banque et crédit en Italie...*, *op. cit.*, p. 514.
184. *Ibid.*, pp. 94, 285, 480, 490.
185. M. MORINEAU, "Lyon l'italienne, Lyon la magnifique", *in Annales E.S.C.*, 1974, p. 1540; F. BAYARD, "Les Bonvisi, marchands banquiers à Lyon", *in Annales E.S.C.*, 1971.
186. A.N., G^7, 1704, 111.
187. R. GASCON, *in* F. BRAUDEL, E. LABROUSSE, *op. cit.*, I, p. 288.
188. F. C. SPOONER, *L'Économie mondiale et les frappes monétaires en France 1493-1680*, 1956, p. 279.
189. Denis RICHET, *Une Société commerciale Paris-Lyon dans la deuxième moitié du XVI^e siècle*, 1965, conferência na Sociedade de História de Paris e da Ile-de-France, datilograma, p. 18.
190. *Histoire de Marseille*, III, pp. 236-237.
191. D. RICHET, *op. cit.*, p. 19.
192. *Œuvres*, p. p. G. SCHELLE, 1913, I, p. 437.
193. P. DOCKÈS, *op. cit.*, p. 247.
194. Jules DELABORDE, *Gaspard de Coligny, amiral de France*, 1892, III, p. 57.
195. *Mémoires de Jean Maillefer, marchand bourgeois de Reims*, 1890, p. 52.
196. E. BRACHENHOFFER, *Voyage en France 1643-1644*, 1925, pp. 110 e 113.
197. Lewis ROBERTS, *The Merchants Mapp of Commerce*, 1639, citado por E. SCHULIN, *op. cit.*, p. 108.
198. B.N., Ms. fr. 21773, f^os 31 ss.
199. *Ibid.*
200. *Ibid.*
201. André RÉMOND, "Tris bilans de l'économie française au temps des théories physiocratiques", *in: Revue d'histoire économique et sociale*, 1957, pp. 450-451.
202. Sobretudo A.N., G^7.
203. C.-F. LÉVY, *op. cit.*, p. 332.
204. Jacques SAINT-GERMAIN, *Samuel Bernard, le banquier des rois*, 1960, p. 202.
205. C.-F. LÉVY, *op. cit.*, p. 338.
206. Mathieu VARILLE, *Les Foires de Lyon avant la Révolution*, 1920, p. 44.
207. A.N., KK 1114, f^os 176-177. Memória de M. d'Herbigny, intendente de Lyon, com os observadores de M. de la Michodière, intendente em Lyon em 1762.
208. M. VARILLE, *op. cit.*, p. 45.
209. A.N., G^7, 359-360.
210. P. de BOISLISLE, *Correspondance des contrôleurs généraux...*, 1874-1897, II, p. 445.
211. A.N., G^7, 363, 25 de julho de 1709.
212. *Ibid.*, 15 de julho.
213. *Ibid.*, 2 de agosto de 1709.
214. M. VARILLE, *op. cit.*, p. 44.
215. Guy ANTONIETTI, *Une Maison de banque à Paris au XVIII^e siècle, Greffulhe, Montz et Cie., 1789-1793*, 1963, p. 66.
216. A.D. Loire-Atlantique, C 694, documento comunicado por Claude-Frédéric LÉVY.
217. Edgar FAURE, *La Banqueroute de Law*, 1977, p. 55.
218. *Op. cit.*, mapa nº 1.
219. Henri HAUSER, "La question des prix et des monnaies en Bourgogne", *in Annales de Bourgogne*, 1932, p. 18.
220. *The Elizabethans and America*, citado por I. WALLERSTEIN, *The Modern World System*, *op. cit.*, p. 266, nota 191.
221. Fritz HARTUNG, Roland MOUSNIER. "Quelques problèmes concernant la Monarchie absolue", *in Congrès intern. des sc. hist.*, Roma, 1955, vol. IV, p. 45.

222. *In*: F. BRAUDEL, E. LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, II, p. 525.
223. R. BESNIER, *op. cit.*, p. 35.
224. *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730. Contribution à l'histoire sociale de la France du XVII^e siècle*, 1960, pp. 499 ss.
225. Jean DELUMEAU, "Le commerce extérieur de la France", *in XVII^e siècle*, 1966, pp. 81-105; do mesmo autor, *L'Alun de Rome*, 1962, pp. 251-254.
226. Emmanuel LE ROY LADURIE, prefácio de A. d'ANGEVILLE, *Essai sur la statistique de la population française*, 1969, p. XX.
227. Michel MORINEAU, "Trois contributions au Colloque de Göttingen", *in Vom Ancien Régime zur französischen Revolution*, p. Albert CREMER, 1978, p. 405, nota 61.
228. *Ibid.*, pp. 404-405.
229. J.-C. TOUTAIN, datil., Congresso internacional de Edimburgo, 1978, A 4, p. 368.
230. De 1702 a 1713, o corso francês fez 4.543 assaltos ao inimigo, E. LABROUSSE, *in* F. BRAUDEL, E. LABROUSSE, *op. cit.*, II, p. 191.
231. Citado por Charles FROSTIN, "Les Pontchartrain et la pénétration commerciale française en Amérique espagnole (1690-1715)", *in Revue historique*, 1971, p. 310.
232. Michel AUGÉ-LARIBÉ, *La Révolution agricole*, 1955, p. 69.
233. Abade Ferdinando GALIANI, *Dialogues sur le commerce des bleds*, 1949, p. 548.
234. A.N., F^{12}, 724.
235. M. MORINEAU, "Produit brut et finances publiques...", art. cit., datilograma, p. 18.
236. *L'Autre France*, 1973.
237. B.N., Ms. fr. 21773.
238. *Ibid.*, f^os^ 127 v° 131.
239. A.N., G^7, 1685, 67.
240. *Op. cit.*, p. 75.
241. *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, 1974, pp. 381 ss.
242. B.N., Ms. fr. 21773, f° 148.
243. A.N., G^7, 1692, f° 146.
244. Louis TRENARD, *Histoire des Pays-Bas français*, 1972, p. 330.
245. Art. cit., p. 437.
246. Jan MEYER, *L'Armement nantais de la seconde moitié du XVIII^e siècle*, 1969, p. 62.
247. A.N., G^7, 1686, f^os^ 59 e 60.
248. *Gazette d'Amsterdam*, 1672.
249. A.N., Colônias, F 2A, 16 e F 2A, 15 (4 de março de 1698).
250. A.N., 94 AQ 1 (8 de janeiro de 1748).
251. A.N., G^7, 1698, 224 (19 de fevereiro de 1714).
252. *Ibid.*, 223 (7 de fevereiro de 1714).
253. Segundo Victor HUGO, *En voyage: Alpes et Pyrénées*, 1890.
254. As *généralités* são divisões administrativas dirigidas por um intendente.
255. François de DAINVILLE, "Un dénombrement inédit au XVIII^e siècle: l'équête du contrôleur général Orry, 1745", *in Population*, 1952, pp. 49 ss.
256. Art. cit., pp. 443 e 446.
257. E. LABROUSSE, *in:* F. BRAUDEL, E. LABROUSSE, *op. cit.*, II, p. 362.
258. Marcel MARION, *Les Impôts directs sous l'Ancien Régime principalement au XVIII^e siècle*, 1974, pp. 87-112; imposto criado em 1749 que procede do dízimo: "não foi, na verdade, mais do que um imposto sobre os rendimentos fundiários e muito inferiores a um vigésimo real", *in* M. MARION, *Dictionnaire des institutions*, p. 556.
259. Jean-Claude PERROT, *L'Age d'or de la statistique régionale française, an IV-1804*, 1977.
260. A.N., F^{12}, 721 (11 de junho de 1783).
261. *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, 1974, p. 836 e conclusão geral.
262. Sobre este problema, cf. Anne-Marie COCULA, "Pour une définition de l'espace aquitain au XVIII^e siècle", *in Aires et structure du commerce français*, p. p., Pierre LÉON, 1975, pp. 301-309.
263. Philippe de VRIES, "L'animosité anglo-hollandaise au XVII^e siècle", *in Annales E.S.C.*, 1950, p. 42.
264. *Letters and Papers, Foreign and Domestic, of the Reign of Henry VIII*, p. p. BREWER, III/II, 1867, p. 1248, citado por E. HECKSCHER, *op. cit.*, p. 693, nota 1.
265. Abade J.-B. LE BLANC, *op. cit.*, I, p. 137.
266. *Voyages en France..., op. cit.*, I, p. 73.
267. A. L. ROWSE, "Tudor Expansion: the Transition from Medieval to Modern History", *in William and Mary Quaterly*, 1957, p. 312.
268. SULLY, *Mémoires*, III, p. 322.
269. Abade J.-B. LE BLANC, *op. cit.*, III, p. 273.
270. Jean-Gabriel THOMAS, *Inflation et nouvel ordre monétaire*, 1977, p. 58.
271. J. SAVARY, *op. cit.*, III, col. 632.
272. J.-G. THOMAS, *op. cit.*, pp. 60-61.
273. A expressão, corrente entre os historiadores ingleses, serve de título ao livro de J. D. GOULD, *The Great Debasement*, 1970.
274. *Dwt*, abreviatura do penny-peso, que é a vigésima parte da onça. O leitor poderá entregar-se ao cálculo da relação entre 11 onças 2 dwt e 12, a resposta é 222/240, isto é, 37/40.
275. J. D. GOULD, *op. cit.*, quadro da página 89.
276. Raymond de ROOVER, *Gresham on Foreign Exchange*, 1949, p. 67.
277. *Ibid.*, p. 68.
278. *Ibid.*, pp. 198 ss. e 270 ss.

279. A. E. FEAVEARYEAR, *The Pound Sterling. A History of English Money*, 1963, pp. 82-83.
280. J. Keith HORSEFIELD, *British Monetary Experiments 1650-1710*, 1960. pp. 47-60.
281. Criada por Carlos II em 1663.
282. A.E., C. P. Inglaterra, 173, fº 41.
283. *Ibid.*, fº 132, 8 de outubro de 1696.
284. J. K. HORSEFIELD, *op. cit.*, p. 50.
285. Jacques E. MERTENS, *La Naissance et le développement de l'étalon-or, 1696-1922*, 1944, p. 91.
286. J.-G. THOMAS, *op. cit.*, pp. 68-69.
287. J. K. HORSEFIELD, *op. cit.*, p. 85.
288. *Op. cit.*, p. 80. "Confunde-se na França todos os fundos dando-lhes o nome de papel [...] uma expressão viciosa."
289. Louis SIMOND, *Voyage d'un Français en Angleterre pendant les années 1810 et 1811*, 1816, II, pp. 228 ss.
290. Maurice RUBICHON, *De l'Angleterre*, 1815-1819, p. 357. "A partir de 1808, os guinéus desapareceram totalmente", L. SIMOND, *op. cit.*, I, p. 319 e II, p. 232.
291. L. SIMOND, *op. cit.*, pp. 227-228.
292. Arnold TOYNBEE, *L'Histoire*, 1951, p. 263.
293. Bartolomé BENNASSAR, *L'Angleterre au XVII^e siècle (1603-1714)*, s. d., p. 21.
294. Ver *supra*, II, cap. 1.
295. T. S. WILLAN, *The Inland Trade*, 1976.
296. Daniel DEFOE, *The Complete English Tradesman*, 5ª ed., 1745, I, pp. 340-341.
297. *Ibid.*
298. *Ibid.*, I, p. 342.
299. T. S. WILLAN, *Rivers Navigation in England, 1600-1750*, 1964, p. 133.
300. Citado por Ray Bert WESTERFIELD, *Middlemen in English Business particularly between 1660 and 1760*, 1915, p. 193.
301. T. S. ASHTON, *An Economic History of England: the 18th century*, 1972, pp. 66-67.
302. René-Martin PILLET, *L'Angleterre vue à Londres et dans ses provinces pendant un séjour de dix années*, 1815, p. 23.
303. J. K. HORSEFIELD, *op. cit.*, p. 15.
304. Eric J. HOBSBAWM, *Industry and Empire*, 1968, p. 11, e Sydney POLLARD, David W. CROSSLEY, *The Wealth of Britain, 1085-1966*, 1968, pp. 165-166.
305. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts de l'Europe...*, *op. cit.*, I, p. 46.
306. E. HOBSBAWM, *op. cit.*, p. 253.
307. S. G. E. LYTHE e J. BUTT, *An Economic History of Scotland, 1100-1939*, 1975, pp. 70 ss.
308. T. C. SMOUT, *A History of Scottish People*, 1973, p. 225.
309. *Ibid.*, pp. 153. ss., especialmente p. 155.
310. T. C. SMOUT, Comunicação à Semana de Prato, 1978.
311. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *La Richesse de l'Angleterre*, *op. cit.*, p. 52.
312. T. C. SMOUT, *op. cit.*, p. 226.
313. Charles BAERT-DUHOLANT, *Tableau de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et des possessions angloises dans les quatre parties du monde*, Paris, ano VIII, I, p. 202.
314. "Palissadas cujos limites avançavam ou recuavam conforme a sorte da guerra." P. VIDAL DE LA BLACHE, *États et nations de l'Europe*, 4ª ed., s.d., p. 307.
315. Por exemplo, J. H. PLUMB num capítulo do seu livro *England in the Eighteenth Century*, 1973, pp. 178 ss., com o inesperado título: "The Irish Empire".
316. Christopher HILL, *in*: M. POSTAN e C. HILL, *Histoire économique et sociale de la grande Bretagne*, I, 1977, p. 378.
317. J. H. PLUMB, *op. cit.*, p. 179.
318. *Épocas do Portugal económico*, 1929. Os ciclos são as atividades sucessivas do Brasil: ciclo do pau-brasil, ciclo do açúcar, ciclo do ouro, etc.
319. C. BAERT-DUHOLANT, *op. cit.*, I, pp. 320-355.
320. I. de PINTO, *op. cit.*, p. 272.
321. A.N., A.E., B^1, 762, fº 253. Os itálicos são meus.
322. *Ibid.*
323. Moscou, A.E.A., 35/6, 312, fº 162, 9 de dezembro de 1779, 2 de fevereiro de 1780.
324. A.E., C.P. Inglaterra, 533, fº 73, 14 de março de 1780.
325. J. H. PLUMB, *op. cit.*, p. 164.
326. *États et nations d'Europe*, *op. cit.*, p. 301.
327. Pablo PEBRER, *Histoire financière et statistique générale de l'Empire britannique*, 1834, II, p. 12.
328. Jonathan SWIFT, *History of the Four Last Years of the Queen*, escrito em 1713, publicado em 1758, depois da morte do autor, em 1745, citado por P. G. M. DICKSON, art. cit., pp. 17-18.
329. D. DEFOE, *op. cit.*, II, p. 234.
330. A.N., 257 AP 10.
331. *Journal du Commerce*, 1759, pp. 105-106; citado parcialmente por I. de PINTO, *op. cit.*, p. 122.
332. Citado por P. G. M. DICKSON, art. cit., p. 23.
333. A.N., 257 AP 10.
334. L. C. A. DUFRESNE DE SAINT-LÉON, *Études sur le crédit public*, 1824, p. 128.
335. J.-B. SAY, *op. cit.*, VI, 1829, p. 187.
336. I. de PINTO, *op. cit.*, pp. 41-42.
337. P. G. M. DICKSON, *op. cit.*, p. 16.
338. *Ibid.*
339. Moscou, A.E.A., s.d., 35/6, 3190, fº 114.
340. Arquivos de Cracóvia, fundos Czartoryski, 808, fº 253.
341. Moscou, A.E.A., 3301, fº 11 vº, Simolin, 5-16 de abril de 1782.

342. Museo Correr, P. D., C 903/14.
343. Orville T. MURPHY, "Du Pont de Nemours and the Anflo-French Commercial Treaty of 1786", *in The Economic History Review*, 1966, p. 574.
344. D. GUÉRIN, *La lutte des classes sous la Première République, bourgeois et "bras nus" 1793-1797*, 1946, p. 51.
345. A.N., A.E., B^{I}, 762, f° 151, 26 de junho de 1787.
346. A.E., M. e D. Inglaterra, 10.
347. A.N., A.E., B^{I}, 762.
348. J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 744.
349. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, p. 354.
350. A.N., A.E., B^{I}, 762, f° 161.
351. *Ibid.*, f° 162.
352. *Ibid.*, f° 255.
353. A.E., M. e D. Inglaterra, 10, f° 96 e 106.
354. *Constant* no sentido de "é evidente", ver: J. DUBOIS, R. LOGANE, *Dictionnaire de la langue française classique*, 1960, p. 106.
355. Arquivos VORONTSOV, Moscou, 1876, IX, p. 44, Londres, 4/15 de novembro de 1785.
356. J. VAN KLAVEREN, de II, "Die historische Erscheinung der Korruption", *in Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, 1958, p. 455.
357. A.N., A.E., B^{I}, 762, f° 255, 18 de dezembro de 1789.
358. R. BESNIER, *op. cit.*, p. 38.
359. P. MATHIAS e P. O'BRIEN, art. cit., pp. 601-650.
360. T. J. MARKOVITCH, *Histoire des industries françaises: les industries lainières de Colbert à la Révolution*, 1976.
361. A.N., G^{7}, 1692, f° 34.
362. Albert CREMER, "Die Steuersystem in Frankreich und England am Vorabend der französische Revolution", *in Von Ancien Régime zur französischen Revolution*, 1978, pp. 43-65.
363. *Op. cit.*, I, pp. 31 e 275.

Capítulo 5

1. Para este capítulo, dois livros me serviram de guia: Michel DEVÈZE, *L'Europe et le monde à la fin du XVIII^{e} siècle*, 1970, e Giorgio BORSA, *La Nascità del mondo moderno in Asia orientale*, 1977.
2. Expressão imperfeita, uma vez que inclui na não-Europa o leste do continente. Mas poder-se-ia dizer não-Ocidente? Charles VERLINDEN, *in L'Avènement des temps modernes*, p. p. Jean-Claude MARGOLIN, 1977, p. 676, fala da "Europa verdadeiramente européia".
3. Giuliano GUOZZI, *Adamo e il Nuovo mondo. La nascità dell'antropologia come ideologia coloniale: dalle genealogie bibliche alle teorie razziali*, 1977.
4. Edmundo O'GORMAN, *The Invention of America*, 1961. A mesma expressão em François PERROUX, *L'Europe sans rivage*, 1954, p. 12: "A Europa que – em vários sentidos da palavra – inventou o mundo..."
5. Francisco LÓPEZ DE GÓMARA, *Historia general de las Indias, Primera Parte*, 1852, p. 156.
6. Friedrich LÜTGE, *Deutsche Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, 1966, p. 288; H. BECHTEL, *op. cit.*, II, p. 49.
7. *Les fonctions psychologiques et les fiuvres*, 1948.
8. C. MANCERON, *op. cit.*, p. 524.
9. B.N., Ms. fr. 5581, f° 23, 2 de dezembro de 1717.
10. P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique...*, *op. cit.*, VIII, p. 48.
11. Alonso de ERCILLA, *La Araucana* (publicado em 1569), 1910, cap. XXVII, p. 449.
12. Alvaro JARA, *Tierras nuevas, expansión territorial y ocupación del suelo en América (s. XVI-XIX)*, 1969; Pierre MONBEIG, *Pionniers et planteurs de São Paulo*, 1952.
13. François CHEVALIER, *La Formation des grands domaines au Mexique. Terre et société aux XVI^{e}-XVII^{e} siècles*, 1952, p. 4.
14. Frédéric MAURO, *Le Brésil du XV^{e} à la fin du XVIII^{e} siècle*, 1977, p. 145.
15. Roland MOUSNIER, *in* Maurice CROUZET, *Histoire générale des civilisations*, V, 1953, p. 316.
16. D. PEDRO DE ALMEIDA, *Diário*, p. 207, citado por Oruno LARA, *De l'Atlantique à l'aire caraïbe: nègres cimarrons et révoltes d'esclaves, XVI^{e}-XVII^{e} siècles*, s.d., II, p. 349.
17. O *quilombo*, palavra brasileira, designa o lugar de refúgio dos negros fugitivos.
18. Frédéric MAURO, datil., comunicação à Semana de Prato, 1978.
19. D. A. BRADING, *Mineros y commerciantes en el Mexico borbonico 1763-1810*, 1975, p. 138.
20. "Introduction à l'histoire de Gudalajara et de sa région", colóquio C.N.R.S., *Le Rôle des villes dans la formation de régions en Amérique latine*, pp. 3 ss.
21. *Les Mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830)*, 1973, especialmente pp. 262 ss.
22. Pedro CALMÓN, *História social do Brasil*, 1937, p. 191. Esse êxodo situa-se em 1871.

23. Georg FRIEDERICI, *El caracter del Descubrimiento y de la Conquista de América*, 1973, p. 113.
24. D. A. BRADING, *op. cit.*, p. 20.
25. *Capitalism and Slavery*, 4ª ed., 1975.
26. *Ibid.*, p. 30.
27. Karl MARX, *Le Capital*, 1938, I, p. 785, citado por Pierre VILAR, "Problems of the formation of capitalism", *in Past and Present*, 1956, p. 34.
28. Marcel BATAILLON, *Études sur Bartolomé de Las Casas*, 1965, p. 298.
29. M. DEVÈZE, *op. cit.*, p. 358.
30. M. DEVÈZE, *Antilles, Guyanes, la mer des Caraïbes de 1492 à 1789*, 1977, p. 173.
31. Nicolás SÁNCHEZ ALBORNOZ, *La Población de América latina*, 2ª ed., 1977, pp. 62 ss.
32. J. L. PHELAN, *The Millenial Kingdom of the Franciscans in the New World*, 1956, p. 47.
33. Juan A. e Judith E. VILLAMARIN, *Indian Labor in Mainland Colonial Spanish America*, 1975, p. 17.
34. Jean-Pierre BERTHE, "Aspects de l'esclavage des Indiens en Nouvelle-Espagne pendant la première moitié du XVI^{e} siècle", *in Journal de la société des américanistes*, LIV-2, p. 204, nota 48.
35. Alvaro JARA, datil., comunicação à Semana de Prato, 1978.
36. O Pe. ALJOFRIN, 1763, citado por D. A. BRADING, *op. cit.*, p. 369.
37. Anibal B. ARCONDO, "Los precios en una economia en transición. Cordóba durante el siglo XVIII", *in Revista de economia y estadística*, 1971, pp. 7-32.
38. É o que diz Daniel DEFOE, *Moll Flanders*, Abbey Classics ed., p. 71, citado por E. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 18.
39. M. DEVÈZE, *Antilles, Guyanes...*, *op. cit.*, p. 185.
40. Édouard FOURNIER, *Variétés historiques et littéraires*, 1855-1863, VII, p. 42, nota 3.
41. R. MOUSNIER, *op. cit.*, p. 320.
42. Giorgio SPINI, *Storia dell'età moderna*, 1960, p. 827.
43. E. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 19.
44. D. W. BROGAN, Introdução ao livro de E. WILLIAMS, *op. cit.*, p. VIII.
45. Em 1860, com a estrada de ferro, Cuba desenvolve monstruosas plantações de cana-de-açúcar de 11.000 acres, enquanto na ilha da Jamaica as mais vastas dificilmente atingiam os 2.000, E. WILLIAMS, *op. cit.*, pp. 151-152.
46. E. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 26.
47. Adam SMITH, *La Richesse des Nations*, 1976, p. 289.
48. "Sociedad colonial y sublevaciones populares: el Cuzco, 1780", datil., p. 8.
49. Émile-G. LÉONARD, *Histoire générale du protestantisme*, III, 1964, pp. 6, 692 ss; "L'Église presbytérienne du Brésil et ses expériences ecclésiastiques", *in Études évangéliques*, 1949.
50. J. LYNCH, *The Spanish American Revolutions, 1803-1826*, 1973, p. 128, citado por Nicole BOUSQUET, *La Dissolution de l'Empire espagnol au XIX^{e} siècle*, tese datil., 1974, p. 106.
51. François COREAL, *Voyages aux Indes occidentales*, 1736, I, p. 244.
52. P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique...*, *op. cit.*, t. VIII$_1$, 597.
53. C. FREIRE FONSECA, *Economia natural e colonização do Brasil (1534-1843)*, 1974, tese datilografada.
54. Ver *supra*, I, 1ª ed. p. 45.
55. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations d'Europe...*, I, 1766, p. 56.
56. F. COREAL, *op. cit.*, I, pp. 220-221.
57. F. MAURO, *Le Brésil...*, p. 138.
58. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *op. cit.*, I, p. 85. *Bravos* no sentido de selvagens.
59. Marcel GIRAUD, *Histoire de la Louisiane française*, 1953, I, pp. 196-197.
60. Citado por J. M. PRICE *in* PLATT e SKAGGS, *Of Mother Country and Plantations*, 1972, p. 7.
61. Charles M. ANDREWS, *The Colonial Period of American History. The Settlements*, I, 1970, pp. 518-519.
62. Enrique FLORESCANO, *Precios del maíz y crisis agrícolas en Mexico (1708-1810)*, 1969, p. 314.
63. Russell WOOD, *in Journal of Economic History*, março 1977, p. 62, nota 7.
64. D. A. BRADING, *op. cit.*, pp. 457-458.
65. Germán ARCINIEGAS, *Este pueblo de América*, 1945, p. 49, compara esta crise a uma espécie de Idade Média.
66. F. COREAL, *op. cit.*, I, pp. 353-354. O Popayan, província da Colômbia, a sudeste de Bogotá.
67. N. BOUSQUET, *op. cit.*, p. 42. Socorro, cidade da Colômbia, na província de Santander.
68. François CHEVALIER, "Signification sociale de la fondation de Puebla de Los Angeles", *in Revista de historia de América*, 1947, nº 23, p. 127.
69. Reginaldo de LIZARRAGA, "Descripción del Perú, Tucuman, Rio de la Plata y Chile", *in Historiadores de Indias*, 1909, II, p. 465.
70. D. A. BRADING, *op. cit.*, p. 36.
71. A.N. Marinha, B^{7}, 461, fº 39. William Pitt (1708-1788) recebeu em 1766 o título de conde de Chatham.
72. M. DEVÈZE, *L'Europe et le monde...*, *op. cit.*, p. 331, segundo M. L. HANSEN, *The Atlantic*

Migration (1607-1860), e H. COWAN, *British Emigration to North America*, 1961.
73. *Ibid.*
74. A.N., A.E., B III, 441. Palatinos, isto é, originários do Palatinado.
75. *Ibid.*
76. Isto é, por conta do armador.
77. Pagos ao armador.
78. A.N., Colônias, C 11 4 11, fos 205 ss.
79. A.N., Colônias, C 11 4 11.
80. R. MOUSNIER, *op. cit.*, p. 320.
81. A.N., A.E., B III, 441, 1782.
82. A.N., A.E., C.C.C. Filadélfia, 7, fº 358, Nova York, 27 de outubro de 1810.
83. Fawn BRODIE, *Thomas Jefferson: an Intimate History*, 1976.
84. A.N., A. E., B III, 441, 1781.
85. *Ibid.*
86. J. F. JAMESON, *The American Revolution considered as a Social Movement*, 1925, trad. ital., 1960, pp. 34 ss.
87. *Ibid.*, p. 36.
88. *Ibid.*, p. 23.
89. P. J. GROSLEY, *Londres*, 1770, p. 232.
90. J. F. JAMESON, *op. cit.*, p. 23.
91. Michel FABRE, *Les Noirs américains*, 2ª ed. 1970.
92. A.N., Marinha, B7, 467, 17 de fevereiro de 1789.
93. A. SMITH, *op. cit.*, p. 286.
94. Bernard BAILYN, *The New England Merchants in the 17th Century*, 1955, pp. 16 ss.
95. A.N., Marinha, B7, 458.
96. A.N., A.E., B III, 441.
97. P. J. GROSLEY, *op. cit.*, p. 232.
98. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations...*, I, pp. 211-213.
99. E. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 147; J. W. FORTESCUE, *A History of the British Army*, 1899-1930, IV, 1ª parte, p. 325.
100. R. MOUSNIER, *op. cit.*, p. 327.
101. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri, 801, Haia, 21 de outubro de 1768.
102. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations...*, *op. cit.*, I, p. 73, nota a.
103. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *La Richesse de l'Angleterre*, *op. cit.*, p. 96.
104. A.E., C.P. Estados Unidos, 53, fos 90 ss. Fundada em 1786, Georgetown é hoje um subúrbio elegante de Washington.
105. A datação geralmente adotada é a vitória de Sucre em Ayacucho, em 9 de dezembro de 1824. Prefiro a data de 1825 (ver *infra*, p. 364), isto é, a primeira obstrução da praça de Londres com relação aos investimentos na América espanhola.
106. Earl Diniz Mac CARTHY MOREIRA, "Espanha e Brasil: problemas de relacionamento (1822-1834)", *in Estudos ibero-americanos*, julho de 1977, pp. 7-93.
107. Jacob VAN KLAVEREN, *Europäischer Wirtschaftsgeschichte Spaniens...*, *op. cit.*, 1960, p. 177.
108. LE POTTIER DE LA HESTROY, *doc cit.*, fº 34.
109. Ernst Ludwig CARL, *op. cit.*, II, p. 467.
110. A.E., C.P. Inglaterra, 120, fº 237.
111. Citado por Lewis HANKE, "the Portuguese in Spanish America", *in Revista de historia de América*", 1962, p. 27.
112. British Museum, Add. 28370, fos 103-104, El Duque de Medina Sidonia a Matheo Vázquez, San Lucar, 17 de setembro de 1583.
113. *Ibid.*, fº 105.
114. A.N., Marinha, B7 232, fº 325, citado por E. W. DAHLGREN, *Relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'océan Pacifique*, 1909, p. 37.
115. Os historiadores falam até, para o final do século XVIII, de uma quota-parte de apenas 4%. Difícil de acreditar. A. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *op. cit.*, I, p. 82.
116. Valor sem dúvida exagerado.
117. F. COREAL, *op. cit.*, I, p. 308.
118. CARRIÈRE, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, I, p. 101.
119. A.E., M. e D. América, 6, fos 287-291.
120. A.N., F12, 644, fº 66, março de 1722.
121. A.N., A.E., B1, 625, Haia, 19 de fevereiro de 1699.
122. N. BOUSQUET, *op. cit.*, p. 24; Simon COLLIER, *Ideas and Politics of Chilean Independence, 1808-1833*, 1963, p. 11.
123. Alice CANABRAVA, *O Comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, 1944; MARIE HELMER, "Comércio e contrabando entre Bahia e Potosi no século XVI", *in Revista de história*, 1953, pp. 195-212.
124. H. E. S. FISHER, *The Portugal Trade*, 1971, p. 47.
125. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *Les Intérêts des nations...*, *op. cit.*, I, p. 86.
126. Citado por J. VAN KLAVEREN, "Die historische Erscheinung der Korruption, in ihren Zusammenhang mit der Staats- und Gesellschaftsstruktur betrachtet", I, *in Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, dezembro de 1957, pp. 305-306, nota 26.
127. Gonzalo de REPARAZ, "Los caminos del contrebando", *in El Comercio*, Lima, 18 de fevereiro de 1968.
128. A.N., K 1349, fº 124 e 124 vº.
129. A.N., G7, 1692, memória de Granville-Locquet, fº 206 vº.
130. N. BOUSQUET, *op. cit.*, p. 17, segundo Pierre CHAUNU, "Interpretación de la Independencia de América Latina", *in Perú Problema*, nº 7, 1972, p. 132; J. VICENS VIVES, *An Economic History of Spain*, 1969, p. 406.

131. Claudio SÁNCHEZ ALBORNOZ reconhece que essa reflexão é sua, mas nenhum de nós encontrou a referência exata.
132. A.E. M. e D. América, 6, fº 289.
133. O *asiento*, monopólio do fornecimento de escravos negros às colônias espanholas da América, foi praticado desde o século XVI. No princípio da Guerra da Sucessão da Espanha (1701), passou para a França. Assumiu em 1713 a forma de um tratado internacional quando Filipe V o concedeu à Inglaterra: o acordo assinado com a *South Sea Company* previa por 30 anos a introdução anual de 48.000 escravos e a autorizava a enviar às feiras coloniais dois navios de 500 toneis, os *navios de permiso*. Embora o artigo 16 do tratado de Aix-la-Chapelle o tenha renovado, em 1748, por quatro anos, a Companhia inglesa abandonou-o em 1750.
134. M. DEVÈZE, *L'Europe et le monde...*, pp. 425-426.
135. Decreto de 18 de maio de 1756, A. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *op. cit.*, I, p. 84.
136. N. BOUSQUET, *op. cit.*, p. 8.
137. Navios em princípio isolados mas cujas mercadorias foram registradas na partida.
138. A. de Indias, E 146, citado por G. DESDEVISES DU DÉZERT, *L'Espagne de l'Ancien Régime*, III, 1904, p. 147.
139. *Ibid.*, p. 148. O décimo quarto porto é aberto em 1788, em proveito de San Sebastian.
140. Moscou, A.E.A., 50/6, 500, 3, Amsterdam, 12/23 de janeiro de 1778.
141. Oscar CORNBLIT, "Society and Mass Rebellions in Eighteenth Century Peru and Bolivia", *in St Antony's Papers*, 1970, pp. 9-44.
142. Câmaras de comércio, que organizam e controlam o comércio exterior e gozam de privilégios consideráveis.
143. Cf. J. R. FISCHER, *Government and Society in Colonial Peru*, 1970, principalmente pp. 124 ss.
144. D. A. BRADING, *op. cit.*, pp. 304, 312.
145. *Ibid.*, p. 38; tradução francesa desse texto, A.E., C.C. México, 1, fºs 2-15.
146. "Obstacles to Economic Growth in 19th Century Mexico", *in: American Historical Review*, fevereiro de 1978, pp. 80 ss.
147. *Ibid.*, p. 82.
148. A. HANSON JONES, art. cit.
149. J. VICENS VIVES, *Historia social y económica de España y América*, *op. cit.*, IV, p. 463.
150. Segundo o cálculo, também aleatório, a que chegou Holden FURBER, *John Company at work*, 1948, p. 309. Esse cálculo não leva em conta o contrabando.
151. A.E., C.P. Estados Unidos, 59, fº 246 vº.
152. Jurgen SCHNEIDER, "Le commerce français avec l'Amérique latine pendant l'âge de l'indépendance (première moitié du XIXe siècle)", *in Revista de historia de América*, 1977, pp. 63-87.
153. Nico PERONNE, "Il manifesto dell'imperialismo americano nelle borse di Londra e Parigi", *in Belphagor*, 1977, pp. 321 ss. Os capitais refugiam-se na Europa, "a maior parte [...] enviada para a França", situação definida em novembro de 1828, A.E., M. e D. América, 40, 501, fºs 4 ss.
154. A.N., A.E., B III, 452.
155. "Feudalismo y capitalismo in América latina", *in Boletín de estudios latino-americanos y del Caribe*, dezembro de 1974, pp. 21-41.
156. Para tudo o que se segue neste parágrafo, reportar-se a A.N., Marinha, B7, 461, Memória sobre a situação dos Estados Unidos relativamente à indústria interna e ao comércio com o estrangeiro, datado de fevereiro de 1789.
157. *Op. cit.*, p. 49.
158. Citado por B. H. SLICHER VAN BATH, art. cit., p. 25.
159. Ver *supra*, II.
160. E. FLORESCANO, *op. cit.*, p. 433.
161. C. GIBSON, *The Aztecs under Spanish Rule*, 1964, p. 34.
162. M. BATAILLON, *op. cit.*, p. XXXI.
163. *Ibid.*, p. XXX.
164. *Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer*, 1925, I, pp. 453-454.
165. *Op. cit.*, pp. 30 ss, 126.
166. "Über den russischen Aussenhandel zu Beginn der Neuzeit", *in Miscellanea di Studi sardi del commercio atlantico*, III (1974), pp. 248-277.
167. M. DEVÈZE, *L'Europe et le monde...*, pp. 263 ss.
168. Robert CHALLES, *Voyage aux Indes d'une escadre française (1690-1691)* 1933, pp. 85-87.
169. Contra Costa: em linhas gerais, todo o litoral sul-africano do oceano Índico.
170. W. G. L. RANDLES, *L'Empire du Monomotapa du XVe aux XVIIIe siècle*, 1975, p. 7.
171. Roland OLIVER e G. MATTHEW, *History of East Africa*, 1966, p. 155, citado por M. DEVÈZE, *L'Europe et le monde...*, *op. cit.*, p. 301.
172. Auguste TOUSSAINT, *L'Océan Indien au XVIIIe siècle*, 1974, p. 64.
173. Moscou, A.E.A., 18 de outubro de 1774, referência completa perdida.
174. K. G. DAVIES, *The Royal African Company*, 1957, pp. 5 e 6.
175. Segundo N. SÁNCHEZ ALBORNOZ, *op. cit.*, p. 66.
176. W. G. L. RANDLES, *L'Ancien Royaume du Congo des origines à la fin du XIXe siècle*, 1968; J. CUVELIER e L. JADIN, *op. cit.*; G. BALANDIER, *La Vie quotidienne au royaume de Kongo du XVIe au XVIIIe siècle*, 1965.
177. J. SAVARY, *op. cit.*, artigo "manille", III, col. 714.

178. J. CUVELIER e L. JADIN, *op. cit.*, p. 114.
179. Pierre POIVRE, *Voyages d'un philosophe ou Observations sur les mfiurs et les arts des peuples de l'Afrique, de l'Asie et de l'Amérique*, 1768, p. 22.
180. *La Cosmographie universelle...*, 1575, f° 67.
181. Philip CURTIN, *Economic Change in Precolonial Africa. Senegambia in the Era of the Slave Trade*, 1975, pp. 235, 237-247.
182. Ver *supra*, I, 1ª ed., p. 36.
183. B. BAILYN, *op. cit.*, p. 16.
184. Pe. Jean-Baptiste LABAT, *Nouvelle Relation de l'Afrique occidentale*, 1728, IV, p. 326, a propósito da Gâmbia.
185. P. CURTIN, *op. cit.*, p. XXIII.
186. *Ibid.*, p. 4.
187. W. G. L. RANDLES, *L'Ancien Royaume du Congo...*, *op. cit.*, p. 69.
188. *Ibid.*, p. 87.
189. O. LARA, *op. cit.*, II, pp. 291-292.
190. J. BERAUD-VILLARS, *L'Empire de Gao. Un État soudanais aux XV^e^ et XVI^e^ siècles*, 1942, p. 144.
191. W. G. L. RANDLES, *L'Ancien Royaume du Congo...*, *op. cit.*, p. 132.
192. *Ibid.*
193. *Ibid.*, p. 135.
194. W. G. L. RANDLES, *L'Empire du Monomotapa...*, *op. cit.*, p. 18.
195. W. G. L. RANDLES, *L'Ancien Royaume du Congo...*, *op. cit.*, p. 216.
196. *Konkwistadorzy Portugalscy*, 1976.
197. Paul MILIOUKOV, Charles SEIGNOBOS, Louis EISENMANN, *Histoire de Russie*, I, 1932, p. 158, nota 1; *Médit.*, I, p. 174.
198. J.-B. LABAT, *op. cit.*, V, p. 10.
199. No sentido de aventureiros.
200. W. G. L. RANDLES, *L'Ancien Royaume du Congo...*, *op. cit.*, pp. 217 ss.; C. VERLINDEN, *in* J.-C. MARGOLIN, *op. cit.*, p. 689. A palavra *pombeiro* vinha de *pumbo*, o mercado ativo no atual Stanley Pool.
201. Gaston MARTIN, *Nantes au XVIII^e^ siècle. L'ère des négriers (1714-1774)*, 1931, pp. 46 ss.
202. P. CURTIN, *op. cit.*
203. *Ibid.*, pp. 334 ss.
204. Y. BERNARD, J.-C. COLLI, D. LEWANDOWSKI, *Dictionnaire...*, *op. cit.*, p. 1104.
205. M. DEVIEZE, *L'Europe et le monde...*, *op. cit.*, p. 310 e suas referências a C. W. NEWBURY, Reginald COUPLAND, C. LLOYD, D. CURTIN, H. BRUNSCHWIG.
206. A.E., C.C.C. Londres, 12, f^os^ 230 ss., Carta de Séguier, 12 de maio de 1817.
207. *Considérations... sur l'abolition générale de la Traite des Nègres adressées aux Négociateurs qui doivent assister au Congrès de Vienne, par un Portugais*, setembro de 1814, pp. 17-18. (B.N., Paris, LK 9, 668.)
208. Todo este parágrafo deve muito ao livro de Jacqueline KAUFMANN-ROCHARD, *Origines d'une bourgeoisie russe, XVI^e^-XVII^e^ siècles*, 1969.
209. C. VERLINDEN, *op. cit.*, ver nota 2 deste capítulo, pp. 676 ss.
210. I. WALLERSTEIN, *op. cit.*, p. 320.
211. Walther KIRCHNER, "Über den russischen Aussenhandel zu Beginn der Neuzeit", *in Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, 1955.
212. B. H. SUMMER, *Survey of Russian History*, 1947, p. 260, citado por R. M. MATTON, *in Russian Imperialism from Ivan the Great to the Revolution*, p.p. Taras HUNCZAK, 1970, p. 106.
213. George VERNADSKY, *The Tsardom of Moscow, 1547-1682*, V, 1969, p. 166.
214. Artur ATTMAN, *The russian and Polish Markets in International Trade 1500-1650*, 1973, pp. 135 ss.
215. *Ibid.*, pp. 138-140.
216. O *rijksdaaler*, ou *rigsdaler*, ou *rixdollar*, táler real e oficial dos Países Baixos, cunhado desde os Estados-Gerais de 1579.
217. M. V. FECHNER, *O comércio do Estado russo com os países orientais no século XVI*, 1952, em russo: devo um resumo e a tradução de passagens importantes [para o francês] a Léon Poliakof.
218. A. GERSCHENKRON, *Europe in the Russian mirror*, 1970, p. 54.
219. Marian MALOWIST, "The economic and social Development of the Baltic Countries, XVth-XVIIth century", *in Economic History Review*, dezembro 1959, pp. 177-189.
220. A.N., K 1352, f° 73, *c.* 1720.
221. *Ibid.*
222. Samuel H. BARON, "The Fate of the Gosti in the reign of Peter the Great", *in Cahiers du monde russe et soviétique*, outubro-dezembro de 1973, pp. 488-512.
223. J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, p. 88.
224. *Ibid.*, pp. 87 e 227.
225. *Ibid.*, pp. 227-228.
226. J. KULISCHER, *Wirtschaftsgeschichte Russlands*, I, p. 447.
227. Ou *riad*: galeria comercial.
228. 1 *poud* = 16,38 kg.
229. J. KULISCHER, *op. cit.*, I, pp. 447 ss.
230. Para tudo o que se segue, cf. J. BLUM, *Lord and Peasant in Russia from the 9th to the 19th century*, pp. 106 ss.
231. Michael CONFINO, *Systèmes agraires et progrès agricole. L'assolement triennal en Russie aux XVIII^e^-XIX^e^ siècles*, 1970, p. 99.

232. Frédéric LE PLAY, *L'Ouvrier européen*, 1877-1879, citado por J. BLUM, *op. cit.*, pp. 316-317.
233. Arquivos VORONTSOF, *op. cit.*, XXI, p. 327.
234. J. BLUM, *op. cit.*, p. 283; Roger PORTAL, "Manufactures et classes sociales en Russie au XVIII[e] siècle", *in Revue historique*, abril-junho 1949, p. 169.
235. Peter Simon PALLAS, *Voyages... dans plusieurs provinces de l'Empire de Russie et dans l'Asie septentrionale*, Paris, 1794, I, p. 14, nota 1.
236. J. BLUM, *op. cit.*, pp. 302-303.
237. *Ibid.*, pp. 293-294.
238. *Ibid.*, pp. 300-301.
239. *Ibid.*, p. 288.
240. *Ibid.*, p. 290.
241. *Ibid.*, p. 473.
242. J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, p. 191.
243. Louis Alexandre FROTIER DE LA MESSELIÈRE, *Voyage à Saint-Pétersbourg ou Nouveaux Mémoires sur la Russie, op. cit.*, p. 116.
244. Auguste JOURDIER, *Des forces productives, destructives et improductives de la Russie*, 1860, p. 118.
245. J. P. KILBURGER, *Kurzer Unterricht von dem russischen Handel*, citado por J. KULISCHER, *op. cit.*, p. XII, pp. 248 e 329.
246. J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, p. 46.
247. Adam OLEARIUS, *Voyage en Moscovie, Tartarie et Perse*, 1659, p. 108, citado por J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, p. 46.
248. J. KULISCHER, *op. cit.*, p. 338.
249. J. BLUM, *op. cit.*, p. 286.
250. J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, pp. 39 ss.
251. Arquivos VORONTSOF, *op. cit.*, XXI, p. 333.
252. J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, p. 65.
253. François BARRÊME, *Le Grand Banquier*, 1685, p. 216.
254. A.N. Marinha, B[7], 457, 1780.
255. A.E., M. e D. Rússia, 7, f° 298, *c.* 1770.
256. A.E., M. e D. Rússia, 2, f° 176, 1773.
257. P. Philippe AVRIL, *Voyage en divers États d'Europe et d'Asie, entrepris pour découvrir un nouveau chemin à la Chine...*, 1692, p. 103.
258. Eugenio ALBERI, *Relazioni degli ambasciatori veneti durante il secolo XVI*, 1839-1863, III, 2, Giac. Soranzo, p. 199.
259. A.d.S. Veneza, Inghilterra, Londres, 18-19 de junho de 1703.
260. J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 658 ss.
261. Boris NOLDE, *La Formation de l'Empire russe*, 2 vols., 1952-1953.
262. François-Xavier COQUIN, *La Sibérie, peuplement et immigration paysanne au XIX[e] siècle*, 1969, pp. 9-10.
263. *Ibid.*
264. P. CAMENA D'ALMEIDA, *in Géographie universelle*, V, 1932, p. 258.
265. Detalhes extraídos de F.-X. COQUIN, *op. cit.*, p. 109.
266. A.E., M. e D. Rússia, 2, f[os] 187 v°-188.
267. F.-X. COQUIN, *op. cit.*, p. 11.
268. *Ibid.*, p. 12.
269. A.E., M. e D. Rússia, 7, f[os] 246-249. Observações para o Abade Raynal.
270. P. CAMENA D'ALMEIDA, *op. cit.*, p. 217.
271. J. G. GMELIN, *Voyage en Sibérie...*, 1767, II, p. 50.
272. *Ibid.*, II, p. 123.
273. J. KAUFMANN-ROCHARD, *op. cit.*, p. 200.
274. *Gazette de France*, 4 de abril de 1772, p. 359.
275. W. LEXIS, "Beiträge zur Statistik der Edelmetalle nebst einigen Bemerkungen über die Wertrelation", *in: Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik*, XXXIV, 1908, p. 364.
276. C. M. FOUST, "Russian Expansion to the East through the 18th Century", *in Journal of Economic History*, 1961, p. 472.
277. Maurice-Auguste de BENYOWSKY, *Voyages et mémoires...*, 1791, p. 63.
278. P. S. PALLASÈ, *Voyage à travers plusieurs provinces de l'Empire russe*, 1771-1776, III, p. 490.
279. *Ibid.*, p. 487.
280. M.-A. de BENYOWSKY, *op. cit.*, p. 48.
281. A.E., M. e D. Rússia, 2, f° 188.
282. James R. GIBSON, *Feeding the Russian Fur Trade: provisionment of the Okhotsk seaboard and the Kamtchatka peninsula, 1689-1856*, 1970.
283. Ernst HOFFMANN, *Reise nach den Goldwäschen Ostsiberiens*, 1847, nova edição 1969, pp. 79 ss.
284. Em 1728, 1732, 1741, 1746, 1755. – A.E., M. e D. Rússia, 2, f[os] 183-185.
285. *Ibid.*.
286. J. SAVARY, *op. cit.*, V, col. 659 ss.
287. C. M. FOUST, art. cit., p. 477.
288. J. G. GMELIN, *op. cit.*, I, p. 49.
289. C. M. FOUST, art. cit., p. 477; A.N., A.E., M. e D. Rússia, 2, f° 182.
290. Arquivos VORONTSOF, *op. cit.*, IX, pp. 32-33.
291. Gino LUZZATTO, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, II, 1952, p. 16.
292. A.N., A.E., B[1], 485.
293. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri, 800: *Gazeta de Colônia*, 23 de setembro de 1763. O câmbio russo é cotado em Londres, ao que parece, a partir de 1762.
294. Moscou, A.C., Fundo Vorontsof, 1261, 4-446.
295. Arquivos VORONTSOF, *op. cit.*, XXI, p. 137.
296. *Ibid.*, p. 315.
297. *Ibid.*, X, p. 201.
298. J. BLUM, *op. cit.*, p. 293.
299. R. PORTAL, art. cit., pp. 6 ss.
300. J. BLUM, *op. cit.*, p. 294.
301. A.N., Marinha, B[7], 457.

302. A.N., K 1352.
303. Arquivos VORONTSOF, *op. cit.*, VIII, p. 363.
304. Fernand GRENARD, *Grandeur et décadence de l'Asie*, 1939, p. 72.
305. A.E., M. e D. Turquia, 36, f° 16.
306. G. TONGAS, *Les Relations de la France avec l'Empire ottoman durant la première moitié du XVII^e siècle*, 1942, p. 141.
307. Giovanni BOTERO, *Relationi universali*, 1599, II, pp. 117-118.
308. C. BOXER, "The Portuguese in the East, 1500-1800", *in Portugal and Brazil, an Introduction*, ed. por H. V. LIVERMORE, 1953, p. 221.
309. A.d.S. Veneza, Relazioni, B 31.
310. François SAVARY DE BRÈVES, *Relation des voyages de...*, 1628, p. 242.
311. Maestre MANRIQUE, *Itinerario de las missiones que hizo el Padre F. Sebastian Manrique...*, 1649, p. 460.
312. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, IX, 1751, p. 88 (Viagem de A. de Rhodes, 1648).
313. Edward BROWN, *A Brief Account of Some Travels...*, 1673, pp. 39-40.
314. T. STOIANOVITCH, datilograma, *in Conferência da Comissão de história econômica da Associação do Sudeste europeu*, Moscou e Kiev, 1969.
315. W. PLATZHOFF, *Geschichte des europäischen Staatensystems, 1559-1660*, 1928, p. 31.
316. Herbert JANSKY, *in Handbuch des europäischen Geschichte*, p. p. T. SCHIEDER, *op. cit.*, IV, p. 753.
317. *Ibid.*, p. 761.
318. Jorjo TADIC, "Le commerce en Dalmatie et à Raguse et la décandence économique de Venise au XVII^e siècle", *in Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, 1961, pp. 235-274.
319. Robert MANTRAN, "L'Empire ottoman et le commerce asiatique au XVI^e et au XVII^e siècle", *in Islam and the Trade of Asia*, p. p. D. S. RICHARDS, *op. cit.*, p. 169. Ocupação de Bagdá em 1534, de Bassorá em 1535, depois em 1546.
320. Moscou, A.C., 276-1-365, f^os 171-175.
321. A.E., M. e D. Turquia, 11, f^os 131-151.
322. Registros nos quais se inscrevem as operações à medida que se fazem (LITTRÉ).
323. Pierre BELON, *Les Observations de plusieurs singularitez et choses mémorables trouvées en Grèce, Asie, Judée, Égypte, Arabie et autres pays étrangers*, 1553, f° 181 v°.
324. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, IX, p. 88.
325. *Gazeta de Amsterdam*, 13 de dezembro de 1672. Kaminiec, hoje Kamenec Podolsk, na Ucrânia, foi sucessivamente turca, tártara, polonesa até 1793, depois russa.
326. Paul-Ange de GARDANE, *Journal d'un voyage dans la Turquie d'Asie et la Perse, fait en 1807 et 1808*, 1809, p. 13.
327. Biblioteca Marciana, Scritture, Oro e argento, VII, MCCXXVIII, 55.
328. Nome do ducado de ouro cunhado pelos reis da Hungria, muitas vezes imitado no estrangeiro.
329. Ugo TUCCI, "Les émissions monétaires de Venise et les mouvements internationaux de l'or", *in Revue historique*, julho de 1978, p. 97, nota 23.
330. *Ibid.*, p. 109, nota 65.
331. F. REBUFFAT, M. COURDURIE, *Marseille et le négoce marseillais international (1785-1790)*, 1966, pp. 126 ss.
332. C. SONNINI, *Traité sur le commerce de la mer Noire*, s.d.
333. A.N., A.E., B^1, 436, citado por T. STOIANOVITCH, datil., citado, p. 35.
334. Nas suas conferências em Paris em 1955.
335. *Médit.*, II, p. 64.
336. *Ibid.*, I, p. 263.
337. Henri MAUNDRELL, *Voyage d'Alep à Jérusalem*, 1706, p. 2 (viagem de 1696).
338. Numa revista local que, infelizmente, perdi.
339. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri, 800, Haia, 21 de agosto de 1761.
340. Moscou, A.E.A, 4113, 158, f° 4, Veneza, 4/15 de dezembro de 1787.
341. A.E., M. e D. Turquia, 15, f^os 154-159.
342. *Observations sur l'état actuel de l'Empire ottoman*, p. p. Andrew S. EHRENKREUTZ, 1965, pp. 49-50.
343. *Ibid.*, p. 53.
344. *Ibid.*, p. 54.
345. Pelo tratado de Kucuk Kajnardzi.
346. Pelo tratado de Constantinopla (janeiro de 1784), que reconhece a cessão da Criméia à Rússia.
347. Ver *supra*, I.
348. K. N. CHAUDHURI, *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760*, 1978, p. 17.
349. A.E., M. e D. Turquia, 11, f^os 131-151, 1750.
350. H. FURBER, *op. cit.*, p. 166.
351. A.E., M. e D. Turquia, 11, f° 162.
352. *Ibid.*, f° 151, 1750.
353. H. FURBER, *op. cit.*, p. 66.
354. A.E., M. e D. Turquia, 11, f^os 70 e 70 v°.
355. *Ibid.*, f° 162.
356. Moscou, A.E.A, 35/6, 371, f° 32.
357. *Ibid.*, 93/6, 438, f° 81.
358. Luigi CELLI, Introdução a *Due Trattati inediti di Silvestro Gozzolini da Osimo, Economista e Finanziere del sec. XVI*, 1892, p. 8.
359. Moscou, A.E., outubro de 1787, referência incompleta.
360. M-A. de BENYOWSKY, *Voyages et mémoires..., op. cit.*, I, p. 51.

361. "Agenda for Ottoman History", *in Review*, 1, 1977, p. 53.
362. Moscou, A.E.A, março 1785, referência incompleta.
363. *Handbuch der europäischer Geschichte*, p. p. T. SCHIEDER, *op. cit.*, p. 771.
364. A.d.S. Nápoles, Affari Esteri, 805.
365. Michel MORINEAU, datil., Comunicação à Semana de Prato, 1977, p. 27.
366. J. ROUSSET, *Les Intérêts présents des puissances de l'Europe*, 1731, I, p. 161.
367. Ange GOUDAR, *Les Intérêts de la France mal entendus...*, 1756, I, p. 5.
368. Utilizei particularmente para este parágrafo Giorgio BORSA, *La Nascità del mondo moderno in Asia Orientale*, 1977, e Michel DEVÈZE, *L'Europe et le monde...*, *op. cit.*.
369. Maurice LOMBARD, *L'Islam dans sa première grandeur*, 1971, p. 22.
370. Ver *supra*, I, 1ª ed., p. 309.
371. Nome dado pelos árabes (que significa *homens negros*) à costa sul da Somália até Moçambique.
372. *Indonesian Trade and Society*, 1955.
373. Os tâmeis vivem no sul da Índia e no Ceilão.
374. Archibald R. LEWIS, "Les marchands dans l'océan Indien", *in Revue d'histoire économique et sociale*, 1976, p. 448.
375. *Ibid.*, p. 455.
376. *Ibid.*, pp. 455-456.
377. Donald F. LACH, *Asia in the Making of Europe*, 1970, I, p. 19.
378. Franco VENTURI, *L'Europe des Lumières, recherches sur le XVIII^e siècle*, 1971, pp. 138-139.
379. C. G. F. SIMKIN, *op. cit.*, p. 182.
380. Giorgio BORSA, *op. cit.*, p. 31.
381. A.N., Colônias, C^2, 254, fº 15 vº.
382. L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident...*, *op. cit.*, II, p. 696.
383. Ver *supra*, p. 189.
384. L. SIMOND, *Voyage d'un Français en Angleterre...*, *op. cit.*, II, p. 280.
385. Victor JACQUEMONT, *Voyage dans l'Inde...*, 1841-1844, p. 17.
386. M. DEVÈZE, *op. cit.*, p. 223.
387. British Museum, Sloane 1005.
388. R. CHALLES, *Voyage aux Indes...*, *op. cit.*, p. 436.
389. A.N., Colônias, C^2, 105, fº 233.
390. François Martin, 1640-1706, governador geral da Companhia das Índias a partir de 1701.
391. A.N., Colônias, C^2, 105, fºs 256 vº e 257.
392. Maestre MANRIQUE, *op.cit.*, p. 398.
393. K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, pp. 447-448.
394. A.N., A.E., B III, 459.
395. A.N., Colônias, C^2, 75, fº 165.
396. Provavelmente os *bonds*, os empréstimos da Companhia a curto prazo. Saha PANCHANAM, "Einige Probleme der kapitalistichen Entwicklung Indiens im 19. Jahrhundert", *in Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1970, I, pp. 155-161.
397. V. I. PAVLOV, *Historical Premises for India's Transition to Capitalism*, 2ª ed., 1978, pp. 326-332.
398. K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, p. 455.
399. *Ibid.*, p. 456.
400. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, I, pp. 35, 48, 49.
401. Carlo M. CIPOLLA, *Velieri e Cannoni d'Europa sui mari del mondo* 1969, pp. 116-117.
402. *Ibid.*
403. *Ibid.*
404. T. T. CHANG, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644*, 1934, p. 120, citado por C. M. CIPOLLA, *op. cit.*, p. 117.
405. *The Embassy of Sir Thomas Roe to the Court of the Great Moghol*, 1899, II, p. 344, citado por G.BORSA, *op. cit.*, p. 25.
406. C. M. CIPOLLA, *op. cit.*, 119, nota 17.
407. K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, pp. 457 e 461.
408. I. Bruce WATSON, "The Establishment of English Commerce in North-Western India in the Early Seventeenth Century", *in Indian Economic and Social History*, XIII, nº 3, pp. 384-385.
409. K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, p. 461.
410. A.N., A.E., B III, 459, Memória de Bolts, 19 messidor ano V.
411. Pelos quais mercadores e artesãos se comprometem a entregar mercadorias.
412. I. B. WATSON, art. cit., pp. 385,-389.
413. A.N., A.E., B III, 459.
414. A.N., Colônias, C^2, 105, fºs 218 vº-220.
415. A.N., Colônias, C^{11}, 10, 31 de dezembro de 1750. Ver a querela de Pierre Poivre com o comandante do barco *Le Mascarin*, em Cantão (junho de 1750).
416. C. BOXER, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, 1969, p. 57, citado por I. WALLERSTEIN, *op. cit.*, p. 332.
417. V. I. PAVLOV, *op. cit.*, p. 243.
418. Por exemplo, Norman JACOBS, *Modern Capitalism and Eastern Asia*, 1958.
419. B. R. GROVER, "An Integrated Pattern of Commercial Life in the Rural Society of North India during the 17th-18th centuries", *in India Historical Records Commission*, XXXVII, 1966, pp. 121 ss.
420. L. C. JAIN, *Indigenous Banking in India*, 1929, p. 5.
421. Para uma análise do sentido da palavra, Irfan HABIB, *The Agrarian System of Mughal India*, 1963, pp. 140 ss.
422. Irfan HABIB, "Potentialities of Capitalistic Development in the Economy of Mughal India...", cit., p. 10.

423. Satish CHANDRA, "Some Institutional Factors in Providing Capital Inputs for the Improvement and Expansion of Cultivation in Medieval India", *in Indian Historial Review*, 1976, p. 85.
424. *Ibid.*, p. 89.
425. B. R. GROVER, art. cit., p. 130.
426. S. CHANDRA, art. cit., p. 84.
427. I. HABIB, "Potentialities...", cit., p. 8.
428. *Ibid.*, pp. 18-19.
429. *Ibid.*, pp. 3-4.
430. *Ibid.*, p. 4, nota 2.
431. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, XI, pp. 661-662.
432. *Ibid.*, pp. 651-652.
433. *Ibid.*, p. 652.
434. O maund de Bengala = 34, 500 kg, o de Surat = 12,712 kg (K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, p. 472).
435. B. R. GROVER, art. cit., pp. 129-130.
436. I. HABIB, "Potentialities...", cit. p. 7-8; W. H. MORELAND, *op. cit.*, pp. 99-100, 103-104.
437. I. HABIB, "Usury in Medieval India", art. cit., p. 394.
438. B. R. GROVER, art. cit., p. 138.
439. Estado de Índia cuja cidade principal é Bombaim
440. I. HABIB, "Potentialities...", cit., pp. 46-47.
441. *Ibid.*, p. 43.
442. SONNERAT, *Voyage aux Indes Orientales et à la Chine*, 1782, I, pp. 103 e 104.
443. *Jahangir's India: the Remonstratie of Francisco Pelsaert*, 1925, p. 60, citado por I. HABIB, "Potentialities...", cit., p. 43, nota 2.
444. I. HABIB, "Potentialities...", cit., pp. 44-45.
445. *Ibid.*, p. 45.
446. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 1.
447. *Ibid.*, X, p. 93.
448. *Ibid.*, X, p. 237.
449. H. FURBER, *op. cit.*, p. 10.
450. I. HABIB, "Potentialities...", cit., p. 55 e n. 2.
451. A.N., Marinha, B^7, 443, f° 254.
452. V. I. PAVLOV, *op. cit.*, p. 329.
453. H. FURBER, *op. cit.*, p. 187.
454. A.N., Colônias, C^2, 105, f° 291 v°.
455. H. FURBER, *op. cit.*, p. 189-190.
456. V. I. PAVLOV, *op. cit.*, p. 233.
457. K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, p. 260.
458. *Ibid.*, p. 258.
459. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 65.
460. Sem concluir um contrato de entrega obrigatória com os artesãos.
461. A.N., A.E., B III, 459, abril de 1814, "Mémoire sur le commerce de l'Inde... que fesoit l'ancienne compagnie des Indes et celle établie en 1785", f°s 1-32, *passim*.
462. *Ibid.*, f° 12.
463. Satish CHANDRA, "Some Aspects of the Growth of a Money Economy in India during the Seventeenth Century", *in The Indian Economic and Social History Review*, 1966, p. 326, e B. R. GROVER, art. cit., p. 132.
464. B. R. GROVER, art. cit., pp. 128, 129, 131.
465. *Ibid.*, p. 132.
466. Onde se encontra a feitoria francesa de Pondichéry que sofre de uma certa raridade dos abastecimentos de víveres e de mercadorias.
467. A.N., Colônias, C^2, 75, f° 69.
468. Percival SPEAR, *The Nabobs*, 1963, pp. XIV ss.
469. A.N., C^2, 286, f° 280.
470. I. HABIB, "Potentialities...", cit., p. 12 e nota 1.
471. *Ibid.*, p. 32.
472. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 232.
473. Roland MOUSNIER, *in* Maurice CROUZET, *Histoire générale des civilisations*, IV, 1954, p. 491.
474. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 235.
475. Mantas dobradas que se prendem por trás da sela.
476. A.N., Colônias, C^2, 56, f°s 17 v° ss., 1724. Esta importação de tecidos nessa época monta a 50.000 escudos por ano.
477. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 245.
478. I. HABIB, "Potentialities...", cit., pp. 38 ss.
479. *Ibid.*, pp. 36-37.
480. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 146.
481. François BERNIER, *Voyages... contenant la description des États du Grand Mogol...*, 1699, I, p. 94.
482. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, X, p. 235.
483. *Ibid.*, X, p. 95.
484. P. SPEAR, *op. cit.*, p. XIII.
485. M. N. PEARSON, "Shivaji and the Decline of the Mughal Empire", *in Journal of Asian Studies*, 1970, p. 370.
486. A. K. MAJUMDAR, "L'India nel Medievo e al principio dell'està moderna", *in Propyläen Weltsgeschichte*, trad. it., VI, 1968, p. 191.
487. *Ibid.*, p. 189.
488. Seita hindu vishnuísta fundada no princípio do século XVI. Os sikhs constituíram o reino de Lahore.
489. H. FURBER, *op. cit.*, p. 303.
490. A. K. MAJUMDAR, *op. cit.*, p. 195.
491. *Médit.*, I, p. 340.
492. H. FURBER, *op. cit.*, p. 25.
493. Giuseppe PAPAGNO, "Monopolio e libertà di commercio nell'Africa orientale portoghese alla luce di alcuni documenti settecenteschi", *in Rivista storica italiana*, 1974, II, p. 273.
494. A.N., A.E., B III, 459, Memória de Louis Monneron, 1 prairial ano IV.
495. A.N., 8 AQ 349.
496. T. RAYCHAUDHURI, *Readings in Indian Economy*, 1964, p. 17, itado por V. I. PAVLOV, *op. cit.*, p. 87.
497. V. I. PAVLOV, *op. cit.*, pp. 86-88.
498. *Ibid.*, pp. 239 ss.

499. *Ibid.*, pp. 324-335.
500. *Ibid.*, pp. 99 ss.
501. K. N. CHAUDHURI, *op. cit.*, p. 273.
502. V. I. PAVLOV, *op. cit.*, p. 215.
503. *Ibid.*, p. 216.
504. *Ibid.*, p. 217; provavelmente é a razão pela qual, embora os ingleses importassem para a Índia o aço no século XVIII, particularmente para os estaleiros navais indianos, esse material era sempre sueco e não britânico.
505. Armando CORTESÃO, *in The Suma Oriental* de Tomé PIRES, 1944, II, pp. 278-279; V. MAGALHÃES GODINHO, *op. cit.*, p. 783.
506. M. A. P. MEILINK-ROELOFSZ, *Asian Trade and European Influence*, 1962, pp. 13 ss.
507. O. W. WOLTERS, *Early Indonesian Commerce*, 1967, pp. 45 ss.
508. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, VIII, p. 316.
509. *Ibid.*, VIII, p. 312.
510. *Ibid.*, IX, 74 (1622).
511. *Ibid.*, XI, p. 632.
512. SONNERAT, *op. cit.*, II, p. 100.
513. Sobre estas questões, o livro clássico de G. COEDES, "Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie", 1948 *in Histoire du monde*, de M. E. CAVAIGNAC, t. VII.
514. M. A. P. MEILINK-ROELOFSZ, *in Islam and the Trade of Asia*, p. p. D. S. RICHARDS, *op. cit.*, pp. 137 ss.
515. Luís Filipe F. R. THOMAZ, "Maluco e Malaca", *in: A Viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*, p. p. A. TEIXERA, 1975, pp. 33 ss. Análise notável.
516. *Ibid.*, p. 33.
517. Citado por PAVLOV, *op. cit.*, p. 221.
518. *Ibid.*
519. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, I, p. 116.
520. *Ibid.*, I, p. 115.
521. M. A. Hedwig FITZLER, "Der Anteil der Deutschen an der Kolonialpolitik Philipps II von Spanien in Asien", *in Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, 1935, p. 251.
522. L. F. F. R. THOMAZ, art. cit., p. 36.
523. Abade PRÉVOST, *op. cit.*, I, p. 336 (1592).
524. *Ibid.*, VI, pp. 62-63.
525. *Ibid.*, VIII, pp. 480 ss.
526. *Op. cit.*, pp. 160 ss.
527. A.N., Colônias, C^{11}, f^{o} 10 v^{o}.
528. *Op. cit.*, p. 176.
529. *Voyage en Inde du comte de Modave, 1773-1776*, p. p. J. DELOCHE, 1971, p. 77.
530. *Ibid.*
531. "I. Wallerstein et l'Extrême-Orient, plaidoyer pour un XVI^{e} siècle négligé", Colóquio de Leyde, outubro 1978, datil.
532. "Littoral et intérieur de l'Inde", Colóquio de Leyde, outubro de 1978, datil.

Capítulo 6

1. Cf. LITTRÉ, *Révolution*: "Volta de um astro ao ponto de que partiu."
2. Hannah ARENDT, *On Revolution*, 1963, tradução francesa, *Essai sur la Révolution*, 1967, p. 58.
3. Jürgen KUCZYNSKI, "Friedrich Engels und die Monopole", *in Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1970, 3, pp. 37-40.
4. Adolphe BLANQUI, *Histoire de l'économie politique en Europe depuis les Anciens jusqu'à nos jours*, 1837, II, p. 209. "No entanto, mal desabrochou do cérebro desses dois homens geniais, Watt e Arkwright, a Revolução industrial se apoderou da Inglaterra"; cf. R. M. HARTWELL, *The Industrial Revolution and economic growth*, 1971, p. 111; Peter MATHIAS, *The First Industrial Nation. An Economic History of Britain 1700-1914*, 1969, p. 3.
5. Maurice DOBB, *Études sur le développement du capitalisme*, 1969, p. 274, nota 3; A. BESANÇON, *in Quarterly Journal of Economics*, XXXVI, 1921, p. 343.
6. *Les Étapes de la croissance économique*, 1967, p. 55.
7. *Croissance et structures économiques*, *op. cit.*, pp. 247 ss.
8. Simon KUZNETS, "Capital formation in Modern Economic Growth", *in Terceira Conferência Internacional de História Econômica*, Munique, 1965, I, p. 20, nota 1.
9. Phyllis DEANE, *The First Industrial Revolution*, 1965, p. 117.
10. "Encore la révolution anglaise du XVIII^{e} siècle", *in: Bulletin de la Société d'histoire moderne*, 1961, p. 6.
11. Prefácio à tradução francesa de Thomas S. ASHTON, *La Révolution industrielle*, 1955, p. X.
12. J. HICKS, *A Theory of Economic History*, *op. cit.*, pp. 151-154.
13. J.-B. SAY, *Cours complet d'économie politique*, *op. cit.*, p. 170.
14. T. S. ASHTON, "The Treatment of Capitalism by Historians", *in Capitalism and the Historians*, ed. F. A. HAYEK, 1954, p. 60.
15. P. DEANE, *op. cit.*, pp. 116, 117 e nota 1, segundo W. W. ROSTOW, *The Economics of Take off into Sustained Growth*, 1963.
16. Ignacy SACHS, *Pour une économie politique du développement*, 1977, p. 9.
17. *Ibid.*

18. Esta citação de um economista chileno, Oswaldo SUNKEL, foi extraída do livro de I. SACHS, *op. cit.*, p. 34.
19. Ignacy SACHS, *La Découverte du Tiers Monde*, 1971, pp. 18-30.
20. *Ibid.*
21. A.N., F^{12}, 1512 C, bloco 5.
22. Lynn WHITE, *Medieval Technology and Social Change*, 1962, p. 80; M. ROSTOVTZEFF, *The Social and Economic History of the Hellenistic World*, 1967, I, p. 365.
23. Stephen Finney MASON, *Histoire des sciences*, 1956, p. 34.
24. A. VIERENDEL, *Esquisse d'une histoire de la technique*, 1921, I, p. 38.
25. *L'Autre France. L'histoire en perspective géographique*, 1971, pp. 51-53.
26. *La Révolution industrielle du Moyen Age*, 1975.
27. *La Crise du féodalisme*, 1976.
28. "An Industrial Revolution of the thirteenth Century", *in Economic History Review*, 1941.
29. A expressão tinha sido criada para a Alemanha, tanto por G. F. von SCHMOLLER como por F. PHILIPPI.
30. Eleonora M. CARUS WILSON, "The Woolen Industry", *in The Cambridge Economic History*, II, 1952, p. 409.
31. *Little Red Book of Bristol*, ed. F. B. BICKLEY, 1900, 58, II, 7.
32. Frédéric C. LANE, "Units of Economic Growth historically considered", *in Kyklos*, XV, 1962, pp. 95-104.
33. W. ABEL, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur*, *op. cit.*, p. 51.
34. M. CIPOLLA, "The Professions, The Long View", *in The Journal of European Economic History*, primavera de 1973, p. 41.
35. G. BOIS, *op. cit.*, p. 246.
36. Roger BACON, citado por L. WHITE, *Medieval Technology...*, *op. cit.*, p. 134.
37. Jacob Cornelius VAN LEUR, *Indonesian Trade and Society*, 1955, p. 20.
38. Ver *supra*, II.
39. Herman KELLENBENZ, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte*, I, 1977, p. 167.
40. Gemma MIANI, "L'Économie lombarde aux XVI^{e} et XV^{e} siècles", *in Annales E.S.C.*, maio-junho 1964, p. 571.
41. Renato ZANGHERI, "Agricoltura e sviluppo del capitalismo", *in Studi Storici*, 1968, p. 539.
42. Eric J. HOBSBAWM, "Il secolo XVII nello sviluppo del capitalismo", *in Studi storici*, 1959-1960, p. 665.
43. Carlo PONI, "All' origine del Sistema di fabbrica...", *in Rivista storica italiana*, 1976, pp. 444 ss.
44. L. WHITE, *op. cit.*, p. 129.
45. *Ibid.*, p. 28.
46. Gino BARBIERI, *Le Origini del capitalismo lombardo*, 1961; G. MIANI, art. cit.
47. John U. NEF, "The Progress of Technology and the Growth of Large-Scale Industry in Great Britain, 1540-1640", *in Economic History Review*, outubro 1934, p. 23.
48. S. POLLARD e D. W. CROSSLEY, *Wealth of Britain...*, *op. cit.*, 1968.
49. John CLEVELAND, *Poems*, 1650, p. 10.
50. John U. NEF, art. cit., pp. 3-24.
51. S. POLLARD e D. W. CROSSLEY, *op. cit.*, p. 85.
52. *Ibid.*, p. 130.
53. *Ibid.*, pp. 84 e 95.
54. Charles HYDE, *Technological Change and the British Iron Industry, 1700-1820*, 1977.
55. Ver *infra*, pp. 491-492.
56. C. HYDE, *op. cit.*, pp. 42 ss., 144.
57. S. POLLARD e D. W. CROSSLEY, *op. cit.*, pp. 105 e 136-137.
58. *Ibid.*
59. *Ibid.*, pp. 142-143.
60. John U. NEF, *The Conquest of the Material World*, 1964, pp. 141-143.
61. "The Origins of the Industrial Revolution", *in Past and Present*, abril 1960, pp. 71-81.
62. *L'Industrialisation en Europe au XIX^{e} siècle*, p. p. Pierre LÉON, François CROUZET, Richard GASCON, Lyon, 7-10 de outubro de 1970, 1972.
63. Pierre VILAR, "La Catalogne industrielle. Réflexions sur un démarrage et sur un destin", *in L'Industrialisation en Europe au XIX^{e} siècle*, *op. cit.*, p. 421.
64. Jacques BERTIN, *ibid.*, p. 477.
65. H. W. FLINN, *The Origins of the Industrial Revolution*, 1965.
66. H. J. HABAKKUK, "Historical Experience of Economic Development", *in* E. A. G. ROBINSON ed., *Problems of Economic Development*, 1955, p. 123.
67. Paul BAIROCH, *Révolution industrielle et sous-développement*, 1974, p. 73.
68. E. L. JONES, "Le origini agricole dell'industria", *in Studi storici*, IX, 1968, p. 567.
69. Jethro TULL, *The Horse Hoeing Husbandry*, 1733.
70. Jonathan David CHAMBERS e Gordon Edmund MINGAY, *The Agricultural Revolution 1750-1880*, 1966, pp. 2-3.
71. *Ibid.*
72. *Ibid.*
73. *Ibid.*
74. P. BAIROCH, *op. cit.*, quadros pp. 222 e 226; P. MATHIAS, *The First Industrial Nation*, *op. cit.*, quadro p. 474.
75. Charles-Alexandre de BAERT-DUHOLANT, *Tableau de la Grande-Bretagne...*, *op. cit.*, IV, pp. 242-243.

76. E. L. JONES, art. cit., pp. 568 ss.
77. E. A. WRIGLEY, *in Past and Present*, 1967, citado por E. L. JONES, art. cit., p. 569.
78. E. L. JONES, art. cit., p. 570.
79. *Ibid.*, pp. 572-574.
80. J. D. CHAMBERS e G. E. MINGAY, *op. cit.*, p. 18.
81. *Ibid.*, pp. 199-201.
82. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, p. 13.
83. Abade J.-B. LE BLANC, *Lettres d'un Français*, *op. cit.*, II, pp. 64 e 66-67.
84. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, pp. 12-13.
85. *Ibid.*, II, p. 122.
86. P. BAIROCH, *op. cit.*, p. 87.
87. *Ibid.*, p. 215.
88. R. REINHARD, A. ARMENGAUD, J. DUPAQUIER, *Histoire générale de la population mondiale*, 1968, pp. 202 ss.
89. Roland MARX, *La Révolution industrielle en Grande-Bretagne des origines à 1850*, 1970, pp. 57-58.
90. *Ibid.*
91. Alexis de TOCQUEVILLE, *Voyages en Angleterre*, 1958, pp. 59 e 78.
92. E. HOBSBAWM, *Industry and Empire*, *op. cit.*, p. 40.
93. *In L'Industrialisation en Europe au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 590.
94. P. DEANE, *op. cit.*, p. 34.
95. E. HOBSBAWM, *op. cit.*, p. 42.
96. *A History of Technology*, ed. C. SINGER, E. J. HOLMYARD, A. R. HALL, T. L. WILLIAMS, 1958, IV, pp. 301-303.
97. P. BAIROCH, *op. cit.*, p. 20.
98. *The Trading World of Asia and The English East India Company 1660-1760*, *op. cit.*, pp. 273 ss.
99. 10% apenas em 1791, Ch. HYDE, *Technological Change...*, *op. cit.*, p. 66.
100. P. BAIROCH, *op. cit.*, p. 249.
101. C. HYDE, *op. cit.*, p. 219.
102. *Ibid.*, pp. 47-51.
103. *Ibid.*, pp. 37-40.
104. *Ibid.*, pp. 57 e 79.
105. *Ibid.*, p. 71.
106. *Ibid.*, p. 93.
107. *Ibid.*, pp. 83-94.
108. Francis K. KLINGENDER, *Art and the Industrial Revolution*, 1968, pp. 9-10.
109. *Histoire générale des techniques*, sob a direção de M. DAUMAS, 1962, III, p. 59.
110. *Ibid.*, p. 13.
111. David S. LANDES, *L'Europe technicienne*, 1969, p. 127.
112. Émile LEVASSEUR, *La Population française*, 1889-1892, III, p. 74.
113. E. A. WRIGLEY, "The Supply of Raw Material in the Industrial Revolution", *in The Economic History Review*, art. cit., p. 13.
114. J. HICKS, *op. cit.*, 2ª ed., 1973, p. 147.
115. E. LABROUSSE, *in L'Industrialisation de l'Europe au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 590.
116. P. DEANE, *op. cit.*, pp. 90-91.
117. E. HOBSBAWM, *Industry and Empire*, *op. cit.*, p. 51.
118. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 250.
119. E. HOBSBAWM, *L'Ère des révolutions*, 1969, p. 54 e nota.
120. *Ibid.*, p. 52.
121. *Ibid.*, p. 58.
122. *Ibid.*, p. 55.
123. J. H. CLAPHAM, *An Economic History of Modern Britain*, 1926, pp. 441-442.
124. Citado por E. HOBSBAWM, *Industry and Empire*, *op. cit.*, p. 40.
125. L. SIMOND, *op. cit.*, I, p. 330; o primeiro fardo de algodão americano chegou por volta de 1791.
126. Citado por P. DEANE, *op. cit.*, p. 87.
127. Depois de 1820 para o algodão, depois de 1850 para a lã; S. POLLARD e D. W. CROSSLEY, *op. cit.*, p. 197.
128. L. SIMOND, *op. cit.*, II, pp. 102-103.
129. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 270.
130. P. DEANE, *op. cit.*, p. 56.
131. J. ACCARIAS DE SÉRIONNE, *La Richesse de la Hollande*, *op. cit.*.
132. François CROUZET, *L'Économie britannique et le blocus continental 1806-1813*, 1958, I, p. 157.
133. P. DEANE, *op. cit.*, p. 56.
134. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, p. 312.
135. Thomas S. ASHTON, *An Economic History of England. The 18th Century*, 1955, pp. 132 ss.
136. F. CROUZET, *op. cit.*, pp. 294 ss.
137. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, p. 382.
138. W. W. ROSTOW, *op. cit.*, p. 560.
139. L. SIMOND, *op. cit.*, II, p. 284.
140. *Ibid.*, p. 282.
141. M. RUBICHON, *op. cit.*, I, p. 575.
142. *On Depreciation*, p. 69; L. SIMOND, *op. cit.*, II, p. 24, traduziu como se segue: "o comércio nada mais é do que uma troca recíproca de coisas equivalentes".
143. P. DEANE, *op. cit.*, pp. 58 ss.
144. D. MACPHERSON, *op. cit.*, III, p. 340.
145. T. S. ASHTON, *op. cit.*, p. 63.
146. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 466.
147. AMALENDU GUHA, resenha do livro de P. MATHIAS, "The First Industrial Nation...", *op. cit.*, *in The Indian Economic and Social History Review*, vol. 7, setembro de 1970, pp. 428-430.
148. Ver *supra*, cap. IV.
149. Como diz D. MACPHERSON, cf. nota 144.
150. P. DEANE, W. A. COLE, *British Economic Growth, 1688-1959*, 1962, p. 48.
151. Proporção corrente, cf. M. RUBICHON, *op. cit.*, I, p. 574.

152. T. S. WILLAN, *The Inland Trade*, *op. cit.*, cap. I.
153. R.-M. PILLET, *L'Angleterre vue à Londres et dans ses provinces*, *op. cit.*; os *colliers*, navios carvoeiros.
154. *Historical Geography of England before 1800*, 1951, p. p. H. C. DARBY, p. 522.
155. Daniel DEFOE, *Tour...*, I, p. 63, citado por H. C. DARBY, *op. cit.*, p. 498.
156. T. S. WILLAN, *Rivers Navigation in England...*, *op. cit.*.
157. *Ibid.*, p. 94.
158. C. DUPIN, *op. cit.*, p. 163, nota.
159. *Ibid.*, p. 171.
160. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, p. 111.
161. T. S. WILLAN, *The Inland Trade*, *op. cit.*
162. J. H. CLAPHAM, *op. cit.*, pp. 381-382.
163. C. DUPIN, *op. cit.*, pp. 148 ss.
164. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 277.
165. C. DUPIN, *op. cit.*, p. 149.
166. *Ibid.*, p. 144.
167. *Ibid.*, p. 157.
168. M. CUCHETET, *Voyage de Manchester à Liverpool par le Rail Way et la voiture à vapeur*, 1833, p. 6.
169. *Ibid.* p. 11.
170. *Ibid.*, p. 9.
171. *Ibid.*, p. 8.
172. Charles P. KINDLEBERGER, *Economic Development*, 1958, p. 96.
173. J. R. HARRIS, *in l'Industrialisation de l'Europe au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 230.
174. M. RUBICHON, *op. cit.*, I, pp. 529-530.
175. Ver *supra*, p. 502.
176. *Op. cit.*
177. D. DEFOE, *Tour...*, *op. cit.*, ed. 1927, I, p. 2.
178. P. ADAM, datilograma, p. 92.
179. D. C. NORTH e R. P. THOMAS, *The Rise of The Western World*, 1973, p. 157.
180. John HICKS, *Value and Capital*, 1939, p. 302, citado por R. M. HARTWELL, *op. cit.*, p. 114.
181. Jean ROMEUF, *Dictionnaire...*, I, p. 354.
182. Itálicos meus, Y. BERNARD, J.-C. COLLI, D. LEWANDOWSKI, *Dictionnaire...*, *op. cit.*, p. 401.
183. *Op. cit.*, pp. 185 ss.
184. S. KUZNETS, *Croissance et structure économiques*, 1972, *passim* e especialmente p. 248 ss.
185. "Prise de vues sur la croissance de l'économie française...", art. cit., pp. 46-47.
186. P. BAIROCH, *op. cit.*, p. 44, quadro IV.
187. Gaston IMBERT, *Des mouvements de longue durée Kondratieff*, 1959.
188. E. H. PHELPS BROWN, Sheila V. HOPKINS, "Seven Centuries of Building Wages", *in Economica*, agosto de 1955, p. 197.
189. R. M. HARTWELL, *op. cit.*, p. XVII.
190. Os itálicos são de S. KUZNETS, *op. cit.*, pp. 92-94.
191. Citado por Raymond ARON, *Les Étapes de la pensée sociologique*, 1967, p. 321.
192. Ver *supra*, II.
193. J. HICKS, *op. cit.*, p. 155: "... *It was casual labour that was the typical condition of the preindustrial proletariat.*"
194. Ver *supra*, II.
195. Neil J. SMELSER, *Social Change in the Industrial Revolution. An Application of Theory to the Lancashire Cotton Industry 1770-1840*, 3ª ed., 1967, p. 147.
196. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 202.
197. *Ibid.*, p. 203.
198. A.E., C.C., Londres, f^os 146-151, 13 de março de 1817.
199. Neil J. SMELSER, *op. cit.*, pp. 129 ss.
200. *Ibid.*, p. 165.
201. L. SIMOND, *op. cit.*, II, p. 103.
202. E. HOBSBAWM, *Industry and Empire*, *op. cit.*, p. 51.
203. *Ibid.*, p. 55.
204. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 170.
205. *Ibid.*, p. 151.
206. *Ibid.*, p. 152.
207. *Ibid.*, pp. 152-153.
208. Resíduo da cevada fermentada que serviu para fazer a cerveja.
209. L. SIMOND, *op. cit.*, pp. 193-194.
210. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 153.
211. *Ibid.*, p. 154.
212. R. M. HARTWELL, "The Tertiary Sector in English Economy during the Industrial Revolution", *in L'Industralisation de l'Europe...*, *op. cit.*, pp. 213-227.
213. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 263.
214. R-M. PILLET, *op. cit.*.
215. Cf. discussões do Colóquio de Lyon, *L'Industralisation de l'Europe...*, *op. cit.*, principalmente p. 228.
216. Ver *supra*, p. 273.
217. H. C. DARBY, *op. cit.*
218. Pensemos, entre outros, nos trabalhos clássicos de A. N. DODD, *The Industrial Revolution in North Wales*, 1933; H. HAMILTON, *The Industrial Revolution in Scotland*, 1932; J. D. CHAMBERS, *Nottinghamshire in the Eighteenth Century*, 1932; W. B. H. COURT, *The Rise of the Middland Industries*, 1938; T. C. SMOUT, *A History of the Scottish People, 1560-1830*, *op. cit.*
219. E. L. JONES, "The Constraints of Economic Growth in Southern England 1660-1840", *in* Congresso de Munique, 1965.
220. *England in the Reign of Charles II*, 1934.
221. *English Social History*, 1942, p. 298.
222. Albert DEMANGEON, "Iles Britanniques", *in Géographie universelle*, I, 1927, p. 219.

223. *Ibid.*, p. 149.
224. G. M. TREVELYAN, *op. cit.*, p. 298 e nota 1. Estes números, note-se, indicam um rendimento *per capita* mais elevado na Inglaterra não privilegiada (10 contra 7), o que significa que provavelmente seria melhor para as massas viver ao norte do que ao sul da linha Gloucester-Boston.
225. A. DEMANGEON, *op. cit.*, p. 149.
226. T. S. SMOUT, datil., Semana de Prato, 1978.
227. Rudolf HILFERDING, *Das Finanzkapital*, 1ª ed. 1910, trad. francesa: *Le Capital financier*, 1970.
228. *Ibid.*, pp. 311-312.
229. Ver *supra*, caps. 2 e 3.
230. R. HILFERDING, *op. cit.*, pp. 175-177.
231. François CROUZET, *L'Économie de la Grande-Bretagne victorienne*, 1978, p. 280.
232. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 169.
233. Em 1826, de 552 bancos, 49 têm um "titular"; 157, 2; 108, 4; 43, 5; 26, 6. A.E., C.C. Londres, 21, fºs 168-177, 22 de março de 1826.
234. Banco de condado: é a maneira como por vezes se traduz *Country Bank* na correspondência diplomática francesa.
235. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 170.
236. *Ibid.*, p. 171.
237. *Ibid.*, p. 176.
238. *Ibid.*, pp. 172-173.
239. *Ibid.*, pp. 171-172.
240. A.E., C.C. Londres, 27, 319-351, 12 de junho de 1837.
241. M. RUBICHON, *op. cit.*, II, p. 259.
242. Cavaleiro Séguier, Londres, 5 de agosto de 1818; A.E., C.C. Londres, 13, fº 274.
243. W. BAGEHOT, *Lombard Street, ou le Marché financier en Angleterre*, 1874, p. 21.
244. A. E., C.C. Londres, 22, fº 275, Londres, 24 de julho de 1828.
245. A.E., C.C. Londres, 12, fº 38 vº.
246. T. S. ASHTON, "The Bill of Exchange and Private Banks in Lancashire 1790-1830", *in Papers and English Monetary History*, p. p. T. S. ASHTON e R. S. SAYERS, 1953, pp. 37-49.
247. A.E., C.C., Londres, 20, fº 29, Londres, 10 de fevereiro de 1825.
248. T. S. ASHTON, *La Révolution industrielle...*, *op. cit.*, p. 141.
249. P. DEANE e W. A. COLE, *op. cit.*, p. 296.
250. *Ibid.*, p. 305.
251. S. POLLARD e D. W. CROSSLEY, *Wealth...*, *op. cit.*, p. 199.
252. P. DEANE e W. A. COLE, *op. cit.*, pp. 166 e 175.
253. *Ibid.*, pp. 304-305.
254. A. E., C.C. Londres, 13, fº 357, 6 de setembro de 1818.
255. W. BAGEHOT, *Lombard Street, ou le Marché financier en Angleterre*, 1874, p. 31.
256. *Economic Fluctuations in England 1700-1800*, 1959.
257. P. MATHIAS, *op. cit.*, pp. 227 ss.
258. Segundo a terminologia de E. LABROUSSE, familiar aos historiadores franceses.
259. A.E., C.C. Londres, 101, 14 de novembro de 1829.
260. Ver *supra*, cap. III, pp. 227 ss.
261. P. MATHIAS, *op. cit.*, p. 404.
262. *Ibid.*, p. 144.
263. P. BAIROCH, *Révolution industrielle*, *op. cit.*, p. 271, quadro nº 28.
264. E. H. PHELPS BROWN e S. HOPKINS, art. cit., pp. 195-206.
265. S. POLLARD e D. W. CROSSLEY, *op. cit.*, p. 185.
266. *Ibid.*
267. R.-M. PILLET, *op. cit.*
268. *Ibid.*, p. 30.
269. *Ibid.*, p. 24.
270. L. SIMOND, *op. cit.*, I, p. 223.
271. *Ibid.*, II, p. 285.
272. R.-M. PILLET, *op. cit.* p. 31.
273. *Ibid.*, p. 350.
274. *Ibid.*, p. 337.
275. *Ibid.*, p. 345.
276. W. ABEL, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur*, *op. cit.*,
277. R. BAEHREL, *Une Croissance: la Basse-Provence rurale (fin du XVIe-1789)*, 1961.

Conclusão

1. Émile CALLOT, *Ambigüités et antinomies de l'histoire et de sa philosophie*, 1962, p. 107, citando Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, 5ª ed., 1964, p. 10.
2. Theodor MOMMSEN, no seu *Römische Geschichte*, e mais ainda através das críticas de Marx (a respeito de *Herr* Mommsen), *Das Kapital*, Berlim, Dietz Verlag, 1947-1951, II, p. 175, nota 39, III, p. 359, nota 47 e p. 857, nota 45. A frase essencial: "As explorações agrícolas da antiguidade que apresentam mais analogias para com a agricultura capitalista, as de Cartago e de Roma, assemelham-se mais ao modo de exploração praticado nas *plantations* do que ao da verdadeira exploração capitalista. Há uma analogia formal, mas que, em todos os pontos essenciais, aparece como uma simples ilusão a quem tenha compreendido o sistema da produ-

ção capitalista e não o descubra, como *Herr* Mommsen, em qualquer economia baseada no dinheiro..." (*Le Capital*, Éditions Sociales, 1960, l. III, t. III, p. 168.)

3. Especialmente *in: Storia economica e sociale dell'impero*, 1933, p. 66, a que se refere Paul VEYNE, "Vie de Trimalcion", *in Annales E.S.C.*, XVI (1961), p. 237.
4. Tomada de posição reiterada, especialmente em *Les Étapes sociales du capitalisme*.
5. Théodor ZELDIN, *Histoire des passions françaises*, I, *1848-1945*, 1978, p. 103.
6. Jacqueline GRAPIN, *in Le Monde*, 11-12 de novembro de 1973.
7. *Découvertes d'histoire sociale*, 1920, p. 58.
8. Marteng BUIST, *At Spes non fracta*, 1974, p. 431.
9. "Appunti sull'economia contemporanea: il dibattito attorno all'azione dello Stato nel capitalismo maturo", *in: Rassegna Economica*, 1978, pp. 279-288.
10. C. OFFE, *Lo Stato nel capitalismo maturo*, 1977.
11. J. O'CONNOR, *La Crisi fiscale dello Stato*, 1977.
12. *Op. cit.*, p. 13.
13. Citado por Paul MATTICK, *Marx et Keynes*, 1972, p. 11.
14. François RICHARD, *Injustice et inégalité*.
15. René RÉMOND, " 'Nouvelle droite' ou droite de toujours", *in Le Monde*, 20 de julho de 1979.
16. Sobretudo: *The Reputation of the American Businnessman*, 1955, e *The Image of the American Entrepreneur: transformation of a Social Symbol*, 1963.
17. *Match*, 23 de março de 1979.
18. Em nossas conversas e num texto datilografado que possuo, traduzido do russo.
19. Ver nota 17.
20. *L'Express*, 9-15 de junho de 1979.
21. Alain VERNHOLES, *in: Le Monde*, 21 de julho de 1979, mas já *ibid.*, 5 de setembro de 1979, uma fome ameaça o Uttar Pradesh.
22. Para O'Connor, segundo F. CAFFÉ, art. cit., pp. 285-286; para J. K. GALBRAITH, *La Science économique et l'intérêt général*, 1973. *passim.*, "L'univers du marché concurrentiel", p. 12.
23. Jason ERSTEIN, "The Last Days of New York", *in New York Review of Books*, 19 de fevereiro de 1976.
24. Colóquio de Paris organizado pela Maison des Sciences de l'Homme e pela Universidade Bocconi de Milão, 22-23 de fevereiro de 1979: Pequenas e médias empresas no sistema econômico europeu. A demonstração invocada é a do Professor Francesco BRAMBILLA.
25. Citado por Basile KERBLAY, *Les Marchés paysans en U.R.S.S.*, 1968, pp. 113-114. As citações de Lênin, em língua russa, *Obras*, t. XXXI, pp. 7-8 e t. XXXII, pp. 196, 268, 273.

MARTINS FONTES & CIA LTDA
AV. ANA COSTA Nº 530 CEP: 11060-002
TEL:(13) 3289-5657 GONZAGA SANTOS S.P.
NPJ:58.133.745/0001-09
E:633.084.477.117
4/04/2014 13:04:12 CCF:146993 COO:230745
NPJ/CPF consumidor:

CUPOM FISCAL

ITEM CODIGO DESCRIÇAO QTD.UN.VL UNIT(R$) ST VL ITEM(R$)
01 590555 CIVILIZAÇAO MATERIAL, ECONOM
1UN X 105,00 I1 105,00G
esconto -5,25 99,75
02 129835 REFLEXOES SOBRE A HISTORIA
1UN X 51,50 I1 51,50G
esconto -2,57 48,93
03 5040700 VALOR ECONOMICO 1UN I1 5,00G
TOTAL R$ 153,68
DINHEIRO 155,00
TROCO R$ 1,32
Val Aprox Tributos R$50,79(32,77%)Fonte:IBPT
Vendedor: Luciana
Cliente : CONSUMIDORES DIVERSOS
Endereço: AV ANA COSTA - GONZAGA - SANTOS - SP

MRJ9JGA JBJCF7IZ AW!WGXRP CJRC5EQ7 J9E8A4FLOJPK
BEMATECH MP-2100 TH FI ECF-IF
VERSAO:01.01.01 ECF:004 LJ:0001
QQQQQQQWQTQTRORQE 04/04/2014 13:04:15
FAB:BE050869200100030254 BR

Orgraffic
Gráfica e Editora
tel.: 25226368

Revolução Industrial, profunda ruptura cujas conseqüências ainda hoje estamos vivendo. Mas ter-se-ia tudo transformado ou os acidentes e mutações do capitalismo pré-industrial prefiguravam já as crises do nosso tempo?

Fernand Braudel, historiador das civilizações, nasceu na França em 1902. Professor de história, fez parte da chamada missão francesa ao Brasil que participou da fundação da USP e da criação da Faculdade de Filosofia dessa Universidade. Foi diretor de estudos da École Pratique des Hautes Études, professor de história da filosofia moderna no Collège de France, fundador da Association Internacionale d'Histoire Économique, administrador da Maison de Sciences de l'Homme e eleito para a Academia Francesa em 1984. Fernand Braudel faleceu em Cluses, em 1985. Escreveu, entre outros livros, *Escritos sobre a história*, *O modelo italiano*, *Gramática das civilizações*.

Joseph Wright of Derby (1734-97), *Forja*, 1772 (óleo s/ tela). Broadlands Trust, Hampshire, UK. The Bridgeman Art Library/Keystone.

Um dos maiores monumentos das ciências humanas da segunda metade do século XX, obra sem a qual é impossível compreender o mundo que surgiu da Revolução Industrial e da Revolução Francesa.

wmfmartinsfontes

ISBN 978-85-7827-151-0

9 788578 271510