

TRÊS SÉCULOS
DE ECONOMIA
PORTUGUESA

**PORTUGAL NA
REVOLUÇÃO
COMERCIAL DO
SÉCULO XVIII**

AS REFORMAS
E AS POLÍTICAS
POMBALINAS

José António Cortez

Com prefácio de
Luís Valente de Oliveira

NÃO-FICÇÃO · ECONOMIA

ÍNDICE

PREFÁCIO	9
 I. O LUGAR DE PORTUGAL NA NOVA ECONOMIA-MUNDO EURO-ATLÂNTICA	 19
A. Da revolução comercial setecentista à revolução industrial inglesa	19
B. Portugal, o Brasil e a política externa nacional	32
 II. AS REFORMAS POMBALINAS NA ECONOMIA E NO ENSINO: UMA POLÍTICA DE FOMENTO ALICERÇADA NO COMÉRCIO E NA CRIAÇÃO DE UMA CLASSE DE MERCADORES	 45
A. O pensamento mercantilista na leitura de Sebastião de Carvalho e Melo	47
B. Uma política integrada de fomento comercial e industrial	51
C. As companhias de comércio e navegação pombalinas	69
D. As políticas educativas do pombalismo	83
 III. O BALANÇO DE UM SÉCULO: PROGRESSO OU DECADÊNCIA? QUAL A SUSTENTABILIDADE DO MODELO ECONÓMICO SETECENTISTA?	 98
A. Um crescimento económico com fragilidades estruturais	98
B. Um século de progresso ou decadência?	102
 BIBLIOGRAFIA	115

PREFÁCIO

As causas do atraso do desenvolvimento de Portugal ou da decadência peninsular têm sido objecto de escritos consequentes e fundamentados que fazem transparecer um sentimento de incompreensão se não mesmo de irritação, por não termos sabido responder aos desafios dos tempos.

Nós não estivemos sempre desfasados em relação aos outros europeus. Havia disparidades de riqueza enormes dentro do país, mas os outros também as tinham. E, praticamente até ao fim do século XVIII, não se pode dizer que o atraso fosse gritante. As invasões francesas, a abertura dos portos brasileiros e a independência do Brasil é que deram um golpe demolidor no nosso trajecto, tornando-o vacilante e descendente no seu traçado geral.

As causas são múltiplas, sendo sempre difícil reduzi-las a um ou dois factores. Seguramente, o lugar modesto atribuído à educação e à ciência teve a sua influência, como o teve também a má governação. De vez em quando, há um impulso positivo, mas logo sucede um tropeção que nos puxa para baixo. Individualmente, observam-se histórias de sucesso a muitos níveis; porém, colectivamente, a falta de disciplina e de generalização do empreendedorismo penaliza-nos. Quando emigramos, muitos de nós têm sucesso individual, mas aborrecem-nos, em geral, a organização e a aplicação num esforço continuado e colectivo.

Diz-se muitas vezes que a raiz do descompasso está em termos falhado as revoluções industriais ou comerciais, mas a outros aconteceu o mesmo e conseguiram retomar o ritmo. A Suécia representa um bom exemplo de um processo em que a constante mais estável foi

o lugar central que a educação, a formação e a aplicação ao trabalho sempre tiveram.

Os portugueses devem interrogar-se mais frequentemente acerca deste tema: a razão de ser do seu desfasamento e das suas oscilações no processo de desenvolvimento.

A editora Guerra e Paz apresenta um conjunto notável de cinco livros em que cinco autores, em combinações diversas, abordam temas da maior relevância para compreender essa evolução, tendo sempre a ambição de «ajudar um velho reino a emendar-se»...

O primeiro tem por título *Portugal na Revolução Comercial do Século XVIII: As reformas e as políticas pombalinas* e o autor é José António Cortez. Analisa a posição de Portugal no quadro da nova economia mundial centrada no Atlântico, reflectindo sobre as relações entre a revolução comercial e a revolução industrial inglesa. Muito apropriadamente interliga os vectores comercial e industrial com a política educativa do marquês de Pombal e refere-se às diversas companhias de comércio e de navegação. Foca-se nas dificuldades do crescimento económico com algumas fragilidades estruturais. Dá a importância devida ao papel do transporte marítimo feito pelos ingleses e pelos holandeses e à função financeira que eles sempre desempenharam. Interliga o comércio, os transportes marítimos e o crédito para explicar a evolução. Poderíamos ir longe neste campo, até à expulsão dos judeus... Todavia, basta analisar o que se passou no século XVIII. Ainda havia tempo para não ficarmos segregados. Mas não conseguimos evitar o solavanco e o desfasamento.

O texto é claro e evoca as contribuições dos principais autores que analisaram os sucessos do século.

Refere-se, também, às fábricas que Pombal estimulou: das sedas, dos tabacos, das cordas, dos chapéus, dos vidros, dos lanifícios, do algodão, do açúcar, do sabão, das cutelarias, das louças e muitas outras. E às duas companhias de comércio e navegação: as Companhias do Grão-Pará e de Paraíba.

Muito importante foi a acção no domínio do ensino, que deveria ser estruturado pela razão; e a criação da Aula do Comércio de Lisboa, do Rio de Janeiro e de Pernambuco e Paraíba; e da Aula Náutica, no

Porto, que evoluiu para a Academia Real da Marinha e Comércio da Cidade do Porto, que, por sua vez, deu lugar à Academia Politécnica do Porto.

Termina fazendo o balanço de um século (o XVIII), interrogando-se sobre o «solavanco», o progresso e a decadência.

O segundo livro tem por título *Portugal e o Século XIX: Um século perdido ou o século possível?* e é da autoria de Fernando Ribeiro Mendes e Hugo Gonzalez de Oliveira.

Foi um século de mudanças e de domínio inglês. Começou por se procurar o equilíbrio entre os grandes da Europa, no Congresso de Viena, tentando conter França e as ambições de Napoleão. Todavia, foi já um século mundial, com a Royal Navy a impor o seu domínio nos mares e oceanos e nas terras por eles banhadas.

Em Portugal, houve as «guerras liberais» e numerosos solavancos, sempre num quadro de domínio britânico dos oceanos, do comércio e do transporte mundial. No entanto, também foi o tempo em que se assistiu ao fim da supremacia europeia do mundo. E, ainda, ao fim dos impérios português e espanhol nas Américas do Sul e do Centro, com efeitos profundos não somente na economia dos dois países, mas, especialmente, na sua relevância política e militar perante as outras nações europeias, particularmente perante a Grã-Bretanha, que viveu o tempo do seu apogeu no globo.

No Reino Unido, desenvolveu-se a indústria têxtil. Primeiro a lã, depois o algodão, que vinha da Índia. Foi o começo de uma nova era. A invenção da máquina a vapor, a disponibilidade de carvão, as mecanizações do processo produtivo com a generalização do recurso aos teares mecânicos, fizeram, todos em conjunto, com que a Grã-Bretanha fosse o país industrial mais próspero e aquele onde as inovações técnicas ocorriam mais vezes e com maiores repercussões económicas.

Seguiu-se a produção de aço.

Era da Grã-Bretanha que irradiavam as inovações tecnológicas, não somente as industriais, mas também as ligadas aos transportes, com o caminho-de-ferro à cabeça, no domínio terrestre e com uma frota que dominava os oceanos; carris de ferro e cascos de aço

promoveram a segunda revolução industrial, com a Grã-Bretanha, a Alemanha, França, a Bélgica e os Países Baixos no pelotão da frente. Nós, em Portugal, permanecemos como país agrícola; nem tínhamos recursos minerais, nem ideias inovadoras; a evolução ocorreu «a conta-gotas» e sempre por transferência de conhecimentos vindos de fora. Porém, com sonhos imperiais em África que conduziram a um ultimato britânico seguido de uma crise política, económica e financeira que precipitou a mudança de regime. O fim do século fez acelerar a emigração, especialmente para o Brasil, com a natalidade a manter-se elevada. As remessas dos emigrantes, nessa ocasião, foram já um contributo importante para o bem-estar dos que ficaram. Mas o valor das nossas exportações, ao longo do século XIX, foi sempre inferior ao do ano de 1800.

O liberalismo desenvolveu-se a partir das cidades. O campo mantinha-se no «antigo regime».

O fontismo foi um período relativamente curto de impulso do desenvolvimento. À falta de recursos minerais juntava-se uma formação deficiente e restrita em números, sem qualquer inovação com relevância económica. Portugal, que estava nas primeiras cinco posições até 1800, desceu a escala a correr, sem indústria transformadora moderna e com uma estrutura fundiária antiga. Faltava-nos, sobretudo, empresários inovadores; eles são indispensáveis em qualquer tempo.

No século XIX, a nossa industrialização foi pequena e lenta, com uma força de trabalho pouquíssimo qualificada e sem quadros.

O terceiro livro, *O Estado Novo: Da autarcia à internacionalização da economia*, é da autoria de José Félix Ribeiro e aborda os Planos de Fomento do Estado Novo e a passagem da autarcia, em que este começou por se confinar, para a internacionalização da economia a que a força das coisas acabou por o conduzir. Esta teve lugar sob a liderança dos grupos empresariais privados e com a exportação de recursos energéticos e minerais, a partir de Angola e Moçambique.

Até 1926, a instabilidade política impediu qualquer acção consistente de desenvolvimento. Entrou-se, depois, num regime autoritário que durou cinco décadas, virado para dentro, com o mundo exterior a sofrer uma guerra mundial, mas também a testemunhar mudanças

I.

O LUGAR DE PORTUGAL NA NOVA ECONOMIA-MUNDO EURO- -ATLÂNTICA

A. Da revolução comercial setecentista à revolução industrial inglesa

1. O domínio neerlandês no século XVII e a superioridade britânica no século XVIII: o controlo das rotas comerciais

Ao entrarmos no século xvii, encerra-se uma página da História europeia nos oceanos com o fim do *mare clausum*, que dominou a aventura marítima nos séculos xv e xvi, em que portugueses e espanhóis puderam celebrar um tratado conjunto – Tratado de Tordesilhas –, dividindo entre ambos «as terras descobertas e a descobrir» e calcorreando mares que ninguém ainda se atrevera a percorrer a partir da Europa. Mais do que o seu impacto económico, fica a epopeia do confronto heróico dos homens com as adversidades da natureza, abrindo caminho à navegação transoceânica.

Segue-se um período, de quase dois séculos, em que novas potências marítimas se afirmam, fazendo do Atlântico a principal rota do seu comércio ultramarino, tendo de disputar pela força das armas o controlo do oceano. Sem perder de vista o mundo asiático, as atenções viram-se sobretudo para o «novo mundo» do continente americano.

Porém, se ainda no século xvii a maior parte do comércio realizado pelos países europeus se fazia nos mares da Europa, no século seguinte é o comércio entre a Europa e os outros continentes que ganha um papel decisivo, crescendo a um ritmo claramente superior

ao do comércio intracontinental e intra-europeu, em especial. Segundo Milward e Saul (1973), 75 % do valor do comércio mundial era realizado por barcos europeus e W. W. Rostow calcula que o peso da Europa no comércio mundial terá passado de cerca de dois terços no início do século XVIII para três quartos em 1780.

O papel das principais potências marítimas europeias vai alterar-se do século XVII para o século XVIII. No período seiscentista, a superioridade neerlandesa é notória, dominando grande parte das rotas comerciais com a Europa, respondendo os ingleses com políticas proteccionistas: os famosos **Actos de Navegação**, que visavam travar o acesso de outros países ao comércio com destino a Inglaterra. A política inglesa, visando o domínio do comércio ultramarino, orienta-se por dois objectivos essenciais: consolidar os equilíbrios de forças no espaço do continente europeu, impedindo que nenhum país possa ser demasiado dominador; e assegurar o controlo dos mares e das rotas comerciais por via da superioridade da sua marinha de guerra. No século XVII, o seu principal adversário nos mares eram, sem dúvida, os Países Baixos e as guerras então travadas puseram sempre estes dois países em campos opostos; já no século XVIII, vencida a resistência neerlandesa, o confronto faz-se com França, contando agora os ingleses com a aliança neerlandesa em todos os grandes confrontos do século.

Ao conseguir impor, pela referida superioridade da sua marinha de guerra, os Actos de Navegação, os ingleses vão reforçando o controlo do comércio ultramarino, sobretudo, impedindo que terceiros pudessem intervir nas trocas entre as suas colónias e o território da Grã-Bretanha. Esta visão está claramente expressa no texto de um desses Actos (de 1660) que refere:

«Para o progresso do armamento marítimo e da navegação, que sob a boa providência e protecção divina é fundamental para a defesa da prosperidade, da segurança e do poderio deste reino, [...] nenhuma mercadoria será importada ou exportada do país, ilhas e plantações ou territórios pertencentes ou na posse de sua majestade na Ásia, América e África, em outros barcos, senão naqueles pertença de cidadãos ingleses, irlandeses ou galeses, ou não sendo deles pertença desde que em

barcos comandados por um capitão inglês e em que três quartos da tripulação seja inglesa» (citado por P. Deyon, 1965). A mesma exigência se impunha em relação a mercadorias produzidas em qualquer outro território fora da Europa com destino à Grã-Bretanha, desde que o embarque não tivesse sido feito no país de origem destes.

A este protecționismo inglês opunham-se os neerlandeses enquanto actores «puros» de comércio, que defendiam a liberdade de comércio como garante da sua superioridade na actividade mercantil feita por mar. Viviam-se um tempo em que a força das armas era determinante para o domínio do comércio ultramarino e os Países Baixos não dispunham dos meios necessários para assegurar uma supremacia militar.

Além disso, com a passagem das Índias para território americano, opera-se uma mudança de vulto a que os neerlandeses não se souberam ajustar: na América, para haver comércio tem de existir colonização efectiva dos territórios, ou seja, é preciso ocupar, fixar colonos europeus e organizar a economia do continente, não podendo mais o domínio das rotas comerciais fazer-se desligado da administração dos territórios coloniais. Acresce que, ao contrário de Inglaterra, os Países Baixos não têm um verdadeiro mercado doméstico e o seu território funcionou sempre como um *hub*/entrepasto do comércio europeu.

Assim, o domínio do comércio do Índico foi no século XVII a base da supremacia neerlandesa, começando o seu domínio comercial a reduzir-se com a colonização americana e a entrada de novos actores (Inglaterra e França). Se a sua frota marítima lhe dava o domínio do comércio ultramarino (sobretudo até ao fim da primeira metade do século XVII), importa ter presente que o verdadeiro poder económico neerlandês nunca deixou de estar em Amesterdão.

Os neerlandeses – tal como os portugueses – não possuíam um verdadeiro mercado interno, mas, ao contrário de Portugal, quando teve o quase exclusivo do comércio asiático pela Rota do Cabo, conseguiram fazer de Amesterdão não apenas um «entrepasto» obrigatório do comércio europeu no século XVII, mantendo-o em mãos nacionais, mas também juntar ao trânsito comercial um instrumento indispensável a este: **o crédito**.