

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE HISTÓRIA ECONÓMICA E SOCIAL

Revista Portuguesa de História

TOMO XVI

HOMENAGEM AO DOUTOR TORQUATO DE SOUSA SOARES

I



COIMBRA/1976

COMPANHIAS VERSUS COMPANHIAS NA COMPETIÇÃO COLONIAL

Ultimada a Reconquista, Portugal montou um novo empreendimento, de nítida feição capitalística e moderna, na amplitude do «Mar Oceano»: a organização das rotas ultramarinas. Com a vasta rede de «sucursais» da Casa da Índia, guarnecida por fortalezas militares e patrulhamento naval adequado, os Avis desviaram para o Atlântico as grossas correntes do tráfico que até então haviam constituído a seiva de ambas as margens do Mediterrâneo. Revivificado pelo comércio do Oriente, unido económica e politicamente, com interesses a defender e legitimar, Portugal encontrou-se apto para salvaguardar a sua rota do Cabo, a mais valiosa via marítima até então estabelecida.

O domínio político do Índico e da Malásia deu à monarquia portuguesa as bases geográficas imprescindíveis para ulteriores empreendimentos no mundo atlântico, esteio das cadeias das trocas mercantilistas. A rota do Cabo mantinha-se, porém, à custa de dispendiosa linha de defesa composta por fortalezas militares incumbidas da segurança da navegação e do comércio. A rede urdida para defesa de terras e águas era amplíssima: Ormuz, para o domínio do Golfo Pérsico; Socotorá, base de apoio do patrulhamento da boca do Mar Vermelho; Goa, chave da Índia; Cochim, Cananor, Chaul e Cambaia, empórios das carregações de torna-viagem da rota do Cabo; Moçambique, para o «salto» de Sofala e Malabar, figurava como admirável base naval das naus que operavam nas costas do Índico afro-asiático; Quíloa, Melinde, Angoche, Quelimane e Mombaça eram sentinelas da linha fortificada do Índico africano; Ceilão e Malaca constituíam-se em postos-chave para o comando marítimo e penetração comercial na Malásia e no Extremo Oriente.

Graças, portanto, à organização e segurança das rotas de Arguim, da Senegâmbia, da Mina e do Cabo, Portugal conseguiu montar e manter o seu Império do Oriente.

Na abertura do século XVIII, o «Estado da Índia» mostrava-se, entretanto, já abatido pelas investidas das grandes potências mercantilistas que concorriam com Portugal na nova partilha política e económica de águas e terras coloniais. Inglaterra, Holanda, França e Espanha — notadamente as duas primeiras — disputavam a supremacia oceânica e o controle das rotas marítimas do comércio colonial.

Já nas últimas décadas do século XVII, o Império do Oriente encontrava-se minguado em rendas. As grossas cadeias do tráfico haviam sido cortadas em diversos pontos considerados estratégicos. As frotas do ouro e da pimenta reclamavam assídua protecção no Índico e no Atlântico, bem assim no Pacífico asiático. Os navios necessitavam de ser comboiados até às passagens perigosas onde a pirataria mourisca e atravessadores de origem diversa estavam sempre à espreita.

Com efeito, o mercantilismo ofensivo alienígena punha em constante sobressalto o património português no Oriente e no Ocidente. A navegação e o comércio viviam ameaçados pelos novos Estados Modernos da Europa mercantilista que haviam adentrado, decisivos, na contenda colonial. As frotas do ouro e da pimenta, bem assim as suas congéneres, exigiam assídua protecção. Os navios necessitavam de ser comboiados até às passagens perigosas onde a pirataria e o curso organizado do mercantilismo estrangeiro estavam à espreita. Essa permanente vigília naval impôs a Portugal o aumento de seu poderio nos mares, bem assim novos tipos de navios e novas técnicas de navegação. Mas sobretudo levou a Coroa à delegação de poderes a entidades particulares a fim de salvaguardar a sua soberania, então ameaçada pelos almirantes-mercadores das grandes Companhias de Comércio do Ocidente europeu.

A agudeza individualista da burguesia comercial e marítima foi acabando com o espírito corporativo medieval. As carregações dos navios de toma-viagem das rotas da Mina e do Cabo intensificaram o circuito mercantilista assente na sublimação nacionalista do tempo. Os mercados internacionais da moeda e de produtos comerciáveis deram a moldura ao quadro das instituições do Estado-Nação que fez o seu aparecimento na História como estimulador do processo de desenvolvimento económico. Por isso os mercantilistas clamaram por um poder político forte, capaz e disposto a proteger os interesses da nova economia. Patentaram que o princípio da regulamentação e restrição aplicado em larga escala, pelo estabelecimento de monopólios, constituía a base essencial do Estado Moderno, imprescindível

à mantença da monarquia centralizada (*). Por isso a Coroa aceitou o alvitre da burguesia comercial e marítima. Assim se confundiram os benefícios dos mercadores com os da Nação.

O objectivo final — acumulação de riqueza amoedada — correspondia aos anseios da política nacionalista, em que o Estado surgia como sujeito e objecto da acção económica do mercantilismo fomentador de estruturas nacionais. O enriquecimento das Nações tornou-se diabólica aspiração. Semelhante prática mercantilista, que nasceu na Europa com a conquista e exploração do Atlântico, e que se alastrou até o ocaso do século XVIII, visava fortalecer o Estado. A aparição e a influência do sistema correspondia a um aglomerado de acontecimentos políticos, económicos e sociais. No sector económico assiste-se a um alargamento mercantil oriundo da organização das rotas oceânicas. Com a conquista de novos empórios as trocas internacionais incrementaram as instituições de crédito. Com o derrame aurífero os preços elevaram-se, estimulando a actividade comercial e favorecendo a acumulação de capitais mobiliários multiplicadores de riqueza social. No campo político presencia-se a centralização do poder real com o entrincheiramento das monarquias do Ocidente europeu. Os grupos nacionais tomam consciência da sua unidade e dos seus interesses comuns. E no âmbito social encontra-se uma gradual ascensão da burguesia comercial e marítima.

Foi nesse quadro conjuntural que nasceu e se desenvolveu o mercantilismo, política económica que entendia dever indicar ao Estado os processos através dos quais ele poderia enriquecer e tornar-se poderoso, quer no plano interno, quer no das relações internacionais ⁽²⁾. O que importa é promover a unificação política e o poderio nacional. Foi nessa fase da História da Política Económica que se erigiram os

(1) Cf. MUN, Thomas — *A Discourse of Trade front England into the East Indies*, Londres, 1621; *England's Treasure by Forraign Trade* (impresso em 1630), Londres, 1929; MONCADA, Sancho de — *Restauración politica de España*, Madrid, 1619; OLIVARES, Damián de — *Memorial para prohibir la entrada de los generos estrangeros*, Madrid, 1621; CARRIÓN, J. L. SUREDA — *La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII*, Madrid, 1943.

(2) É em Thomas Mun que as ideias do capitalismo comercial encontram a melhor expressão. Assim as alegações em defesa da «East India Company» se transformaram na defesa do mercantilismo comercial. O comércio exterior assegura a balança comercial favorável, afirma Mun (Cf. *England's Treasure...*, págs. 24 e segs.).

Estados-Nações, considerando-se a acumulação de metais preciosos, o proteccionismo e outras medidas económicas simples meios de alcançar esse desiderato. Não admira, portanto, que os monarcas aceitassem a catequese mercantilista e a ela submetessem sua política. É que nela viam o meio de fortalecer o Estado absolutista contra as sobrevivências do particularismo medieval dentro do País e, no estrangeiro, contra as potências rivais.

A doutrinação gerou-se no seio das imediatas necessidades do capital mercantil, ainda que se tenha manifestado sob a forma de medidas tomadas para defender o Estado Moderno. Disfarçando seus benefícios com a aparência de uma política destinada a fortalecer a Nação, os mercantilistas utilizaram a Coroa como instrumento de suas teorias. As rotas oceânicas, aproximando mercados e mercadores de quatro continentes, criaram divergências entre os competidores. A expansão comercial pôs em foco o problema da segurança. Por isso os mercantilistas viam no poder real centralizado o melhor engenho para protegê-los de seus adversários. Como os esforços dos comerciantes e de suas diferentes agremiações não bastassem para garantir e prescrever os centros do tráfico colonial com os quais negociavam, devia completá-los o poder do Estado, para cujo fortalecimento contribuíam. Assim mais se acentuou o amancebamento entre burguesia e realeza. Semelhante concubinato explica a ingerência do trono nos problemas mercantis, em que o «económico» surgia aos olhos da Coroa como salvaguarda de seu poder político. Em contrapartida, o Estado-Nação despontava como segurança dos benefícios da burguesia dos portos marítimos. Perfeita simbiose que se anuncia no século XV, cresce na centúria seguinte, prepondera no século XVII e começa a ser combatida no meado do século XVIII.

No maior decurso desse tempo, em que se acentuam as rivalidades internacionais em águas e terras ultramarinas e na Europa, facto que levava ao fortalecimento dos Estados nacionalistas, nada é mais significativo do que o predomínio no mundo económico das Companhias privilegiadas de comércio e navegação. Dir-se-ia ter sido essa a maior contribuição dos mercantilistas ao intercâmbio internacional. Dessa política fomentista de partilha colonial resultou uma enorme acumulação de riqueza dentro e fora da Europa, origem da transformação do capital comercial num capital industrial.

O meio adequado que o Estado Moderno encontrou para conseguir esse acervo de capitais procriadores foi a instituição de empresas

monopolistas delegadas pelo poder régio. O denominador comum era a unificação política detentora de um poder central forte que cada qual procurava manobrar em seu proveito e em desdobramento de sua acção. Assim a política e a economia trocaram benefícios. Daí a política externa enérgica em todos os sectores. O imperialismo é outra face do mercantilismo. Não se tratava mais de um senhorio da Idade Média que colecionava honrarias e réditos; tratava-se, sim, de um Estado Moderno centralizado que desejava mercados coloniais, áreas de influência e prestígio na Europa.

A expansão política e militar era de igual modo uma investida mercantilista, uma vez que a guerra se configurava como empreendimento rendoso. Assim o Estado mercantilista apresentava-se como o maior dos empresários. O cálculo na política irrompeu, assim, no século XVI, com a definição das grandes potências. Na urdidura internacional chamam-no diplomacia, invenção da época do Renascimento a serviço dos benefícios da burguesia dos portos marítimos. Nesse Estado a justiça funciona visando a abolição dos privilégios tradicionais. As próprias cidades aquiescem em abdicar de seus direitos em favor da realeza centralizadora. A monarquia surgia, portanto, como aliada das conveniências da burguesia comercial e marítima em que o Estado e o Príncipe se identificavam ⁽³⁾.

O monarca, frente ao problema das despesas crescentes, precisou arranjar um meio de dar cobertura aos déficits orçamentários. Para que os negócios trilhassem a sua marcha ascendente era imprescindível demolir todo o vigamento feudal que emperrava a formação de capitais. Impunha-se, pois, incentivar e proteger os empreendimentos mercantis e industriais. Na situação desordenada em que se achava a sociedade europeia, só um poder forte e com objectivos que iam além dos limitados interesses dos senhorios poderia empreender semelhante tarefa. Daí a interferência do poder público na vida económica e a doutrinação intervencionista do mercantilismo. É que o primeiro problema que as nascentes monarquias centralizadas enfrentaram foi a unificação económica e social, fim político do Estado Moderno.

O meio de obter a abastança económica do Estado ocupou o primeiro lugar nas preocupações do trono. A orientação do comércio

⁽³⁾ Veja-se nosso estudo — *Mercantilismo e Companhias*, págs. 12 e segs. Porto, 1965.

exterior para que o excedente da balança comercial favorecesse o afluxo de metais preciosos era, outrossim, fonte de renda para o Tesouro. Por isso a arrecadação foi centralizada nas mãos da Coroa. Fomentando a produção e animando o fomento demográfico, o mercantilismo dirigiu as forças económicas para a realização de um fim político que ultrapassou a soma dos interesses individuais ⁽⁴⁾.

O que importava era o poderio e a segurança do Estado, preocupação das grandes potências dos séculos XVII e XVIII, época de rapina internacional em que as grandes monarquias necessitavam aparelhar-se para não serem vítimas da investida mercantilista. Unificação nacional e enriquecimento do Estado são elos da mesma cadeia, salvaguarda da monarquia centralizada. Ambas finalidades decorriam da problemática política do tempo. Assim pode o mercantilismo, com as suas diferentes roupagens, encaminhar o processo económico da burguesia dos portos marítimos e os anseios da Coroa, sua associada no empreendimento colonial.

Os Estados, separados por interesses conflitantes, descobriam e dominavam terras e águas no ultramar. As grandes Companhias de Comércio e Navegação organizavam-se incentivadas pela política dos governos que procuravam controlar todos os elementos da economia nacional. As grandes potências europeias mantinham, assim, o monopólio sobre a produção e o consumo das colónias. As novas áreas do Ultramar atraíam capitais e comerciantes da Europa pelas perspectivas de riqueza que ofereciam. Os ânimos não se abatiam com os contínuos naufrágios, com a pirataria organizada, distribuída pelas rotas marítimas. A Coroa, por outro lado, desejava aumentar o património e folgar seu Erário. Ambicionava capitais para fins políticos. Urgia, portanto, criar novas fontes de abastança no ultramar. O Estado tomava em suas mãos a vida económica num período histórico em que a acção mercantil se encontrava vinculada com a problemática do trono centralizado.

O crescimento da política mercantilista, com suas cambiantes no tempo e no espaço, caracterizava-se por um agravamento das suas

⁽⁴⁾ Cf. GRAY, A. — *The Development of Economic Doctrine*, págs. 66 e seg. Londres, 1932; ROBERTSON, N. M. — *Aspects of the Rise of Economic Individualism*, págs. 60 e seg. Londres, 1933; MORINI-COMBY, J. — *Mercantilisme et Protectionisme. Essai sur les doctrines interventionnistes en politique commerciale du XV au XIX Siècle*, págs. 5 e seg. Paris, 1930.

tendências à conquista e exploração dos mercados e das matérias primas. A Europa, alargada pela conquista e exploração do Atlântico até às margens dos centros produtores de mão-de-obra escrava, das especiarias e dos metais preciosos de três continentes — África, América e Ásia — pôde sair da acanhada situação em que se achava, derrubando os embaraços senhoriais que entravavam a sua evolução capitalista de nítida feição moderna. O mercantilismo encontrou realmente no Mar Oceano a força necessária à sua transformação orgânica de acordo com as suas possibilidades geográficas e económicas de expansão.

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

O ultramar era, então, o produtor de matérias primas indispensáveis à manufactura europeia. Cada vez mais o velho mundo dependia da exploração colonial. Seus comerciantes, armadores e banqueiros, todos sob a égide do Estado, em breve dominaram os elos das grossas correntes do tráfico oceânico, conquistando águas e terras para o mercantilismo.

A Europa criou novas condições de evolução. Formaram-se Impérios, definiram-se Estados, criaram-se novas relações de produção e de consumo, e abriram-se novas vias comerciais em todos os continentes ligados entre si por grossas correntes de tráfico.

Toda essa revolução social precipitou-se com o estabelecimento de rotas portuguesas em ambas as margens do Atlântico e do índico. O movimento expansionista mudou profundamente as perspectivas mundiais. Portugal, com a conquista e exploração do Atlântico, descortinou à Europa ilimitados horizontes daqueles três continentes. À velha atracção do Oriente juntou-se a dos dourados centros auríferos da África e da América. As feitorias dos Avis e dos Braganças no Atlântico afro-brasileiro e no índico afro-asiático, bem assim nas ilhas de Java, Bornéu, Samatra e Molucas, seguidas pelas suas congêneres dos Áustrias de Madrid no Atlântico e no Pacífico americanos, logo seguidas pelos empórios e escáfulas da Holanda, da França e da

Inglaterra, a partir do século XVII, representam para o mercantilismo algo mais do que urna simples ampliação quantitativa do comércio europeu. Representam também para o Ocidente cristão possibilidades de abastecimento de sua nascente indústria. Esboçam, pois, uma interdependência económica de todo um mundo capitalista que crescia, cevado na tulha dos mercados coloniais.

A presa era apetecível. A rês era gorda. Por isso as grandes potências armavam-se cada vez mais para disputá-la. Os Estados individualizavam-se na sua política e na sua economia. Os seus imperativos geográficos tornavam-se motivos de supremacia que reforçava seu poderio em terras e águas. As suas agremiações dominantes sentiam cada vez mais, dados os interesses a defender, a consciência das suas nacionalidades. Os privilégios económicos e conveniências políticas da «classe» capitalista, que a caracterizam em cada país, projectavam-se nos próprios Estados nas suas relações internacionais. A política subordinava-se mais e mais à força financeira e ao imediatismo material de lucro. Vincavam-se as tendências mundiais do tráfico marítimo, subordinação da incipiente indústria ao capitalismo comercial; mudava-se, afinal, o centro de gravitação da Europa para o Mar do Norte, elo atlântico, pela concentração nessa região de grande parte da actividade produtiva e comercial do Ocidente, pela supremacia mundial que algumas nações — Inglaterra e Holanda — pelo condicionalismo geográfico e coesão interna, começavam a afirmar.

O Atlântico transformou realmente a civilização continental em civilização universal. Por isso tomou-se a via marítima indispensável ao capitalismo moderno. Não admira que seja através do Mar Oceano que o mercantilismo busca a sua fortuna. Semelhante expansão marítima marca melhor que qualquer outro acontecimento a nova fase da evolução europeia — a existência do capitalismo moderno em sua incipiente forma comercial.

O primeiro impulso já havia sido dado por Portugal ao organizar as rotas do Atlântico africano e de ambas as margens do índico. A segunda arrancada, posta em realce por E. J. Hamilton ⁽⁵⁾,

⁽⁵⁾ *American Treasure and The Rise of Capitalism* (Cf. trad. esp. in *El Florecimiento del Capitalismo y otros ensayos de História Económica*, Revista de Occidente, Madrid, 1948).

C. H. Haring⁽⁶⁾ e P. Chaunu⁽⁷⁾, deveu-se aos Espanhóis obcecados pelo afluxo dos metais preciosos da América. O comércio sevilhano veio, porém, perfazer uma revolução já iniciada pelos Avis quase um século antes. Seguiu-se, afinal, a terceira etapa, cronologicamente a mais recente, que veio completar o domínio da vasta bacia oceânica com a conquista do Atlântico brasileiro e do Prata.

Os sucessos das monarquias ibéricas mostraram-se logo impotentes para uma empresa de tal envergadura. A primeira lição estava porém aprendida. O Mar Oceano — o grande laboratório — estava aberto para novas experiências. O capitalismo moderno, na sua forma monárquica, dera os primeiros passos para o progresso. Apenas iniciara seu destino histórico encontrando o seu campo — o Atlântico.

Já na abertura do século XVII, a gigantesca e concretada barreira erguida por Portugal e Espanha às cobiças das demais potências europeias apresentava algumas brechas. A partir daí novos rombos se abriram, pondo em perigo a segurança das rotas e a salvaguarda do património colonial.

Holanda, Inglaterra e França — as grandes potências mercantilistas do século XVII — que na primeira fase da expansão ultramarina haviam ficado à margem da contenda por insuficiência de força naval, organizaram o seu mercantilismo com o intento de disputar a rica presa colonial às monarquias ibéricas. O tráfico ultramarino ia entrar numa nova fase da sua evolução, com a ofensiva daqueles Estados modernos. A par da luta que se desenrolou na Europa, caminhou em íntima conexão a partilha das regiões coloniais. O mercantilismo saltador, sob as palavras de ordem — mercados e matérias primas — fomentou acirrada contenda no ultramar e na Europa ⁽⁸⁾.

A estratégia usada consistiu na instituição das grandes Companhias postas sob a protecção do Estado e a serviço de uma causa nacional de feições político-militares. Daí criar-se na Holanda a Compa-

⁽⁶⁾ *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Habsburgs*. Cambridge, 1918. Há edição espanhola — *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México, 1937.

⁽⁷⁾ *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, 1955.

⁽⁸⁾ Cf. MARIÉJOL, M. J. H. — *U oeuvre de Philippe II (1559-1598)*, in *Hist. Générale*, de Lavissee — Rambaud, t. V, págs. 78 e segs.; FRÉDÉRICQ, M. P. — *Les Pays-Bas. Les luttes religieuses (1555-1609)*, Idem, págs. 175 e segs.

nhia das índias Orientais («Oost Indische Compagnie»), em 20 de março de 1602, em que o génio dos flamengos, com seu sentimento municipal, prestou-se para essa federação comercial ⁽⁹⁾.

O sucesso do engenho mercantilista holandês animou novos empreendimentos de partilha colonial. O sistema das Companhias era o melhor instrumento para a solução da problemática dos Estados modernos. O tráfico oriental foi assim declarado um negócio do Estado e posto debaixo da sua protecção. A empresa podia erigir fortalezas, declarar guerra e assinar tratados no ultramar. Tudo se fazia em nome dos Estados Gerais aos quais a Companhia prestava juramento de fidelidade política. A gigantesca sociedade mercantil holandesa para o comércio com o Oriente tinha o privilégio de 20 anos, mas foi prorrogado sucessivamente até 1740 ^(10*).

O comércio colonial era para a empresa holandesa como um roubo legitimado. Nas suas investidas desalojaram os portugueses das Molucas, onde ergueram fortes militares e celebraram tratados com os régulos. Portugal, sob o domínio dos Filipes, via o seu património ultramarino retalhado pelos almirantes-mercadores da Companhia Holandesa das índias Orientais.

Depois de assentarem nas Molucas a base mais valiosa do seu poderio colonial no Oriente, dirigiu-se o empreendimento holandês às costas do Malabar, Coromandel, Samatra, Boméu e Ceilão, onde trataram com os indígenas contra os portugueses ⁽ⁿ⁾. Em 1661 Cochim e Cananor — baluartes da rota portuguesa do Cabo — caíram em poder da gigantesca Companhia Holandesa ⁽¹²⁾.

Já a 3 de junho de 1621 a Holanda havia criado outra empresa a fim de investir contra a Espanha nos «Mares Ocidentais». Tratava-se da «West Indische Compagnie» que recebeu monopólio comercial por 34 anos, com jurisdição numa vasta área de actuação no Atlântico afro-americano e competência militar delegada pelo Estado ⁽¹³⁾.

⁽⁹⁾ Cf. BEAULIEU, P. Leroy — *De la Colonisation chez les Peuples Modernes*, págs. 73 e seg. Paris, 1874; GIGNOUX, Claude-Joseph — *VÉpoque mercantiliste*, in *Histoire du Commerce* de J. Lacour-Gayet, t. IV, págs. 171 e segs. «SPID», s.d.

⁽¹⁰⁾ *Ibidem*.

^{O¹} *Ibidem*.

⁽¹²⁾ *Ibidem*.

⁽¹³⁾ Cf. LAET, Joannes de — *História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das índias Ocidentais desde o seu começo até o fim do ano de 1636*, in *A.B.N.R.J.*, vol. XXX, págs. 36 e seg. Rio de Janeiro, 1912.

Em ambas Companhias Portugal e Espanha encontraram temíveis inimigos. Impelidas pela programação mercantilista, souberam impor-se como força naval e arma de guerra. Com seu sistema agressivo, em que o soldado, o marinheiro e o mercador se confundiam num só anseio, o mercantilismo holandês revolveu os métodos de exploração colonial e a arte de guerra marítima, em que predominava a pirataria na acção dos «ladrões do mar». A doutrina do «mare liberum», sustentada pelos holandeses assovelados por Hugo Grócio, era incentivo para a contenda ultramarina que se fazia em prejuízo das monarquias ibéricas então unidas sob os Filipes (14). A investida era, demais, dos judeus aninhados em Amsterdam (15) contra a Inquisição peninsular. Sob este aspecto as Companhias holandesas representaram uma estratégia dos judeus insurreccionados contra o Santo Ofício.

A Companhia Holandesa das índias Ocidentais fez em ambas as costas do Atlântico o que a sua congénere havia feito no índico e no Pacífico asiático. Em 1612 os marinheiros-mercadores, atraídos pelas carregações das rotas de Arguim e da Mina, investiram contra a Costa do Ouro onde ergueram o Forte de Nassau, primeiro baluarte da empresa no Atlântico africano. Graças a isso puderam organizar uma rede de contrabando com as colónias portuguesas e espanholas da América sequiosas de mão-de-obra escrava (16).

Seguidamente, o mercantilismo holandês, na sua forma guerreira, voltou-se para a outra margem do Atlântico. Em 1624 a esquadra do almirante Jacob Willekens atacou Salvador. Seguiu-se a invasão de Pernambuco por Hendrick Loncq em 1630. Com esses assaltos a Companhia fundou o seu «Brasil Holandês» (17).

Com a Restauração de 1.º de dezembro de 1640, Portugal preparou-se para desaninhar o intruso de sua colónia americana. Em 1649

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

(15) Cf. BLOOM, H. I. — *The Economic Activities of the Jews of Amsterdam*, Williamsport, 1937.

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

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

instituiu a Companhia Geral do Comércio do Brasil, sob o estímulo do padre António Vieira, para combater a empresa holandesa. Em 1654 os portugueses punham fim ao domínio batavo no Brasil. A Inglaterra, então em luta com a Holanda, aplaudiu a expulsão do invasor. O tratado de paz entre Portugal e a Holanda somente foi assinado em 1661 ⁽¹⁸⁾.

A acção do mercantilismo holandês fez-se sentir também no Atlântico Norte, em sua costa americana, onde estabeleceram feitorias nos rios Hudson, Connecticut e Delaware, para a pesca e comércio de peles. E em 1634 montaram no Caribe insular algumas escáfulas para o contrabando em prejuízo do tráfico legal espanhol ⁽¹⁹⁾.

Dada a rivalidade das grandes potências, o colosso holandês tinha forçosamente que ruir. Enquanto a Holanda enfrentou a Espanha de Filipe II, a Inglaterra de Elizabeth manteve-se acorde com a causa da independência das Províncias Unidas ⁽²⁰⁾. Tratava-se, então, de combater o inimigo comum. No século XVII, entretanto, a conjuntura era outra. À política de Cromwell não convinha a supremacia marítima e comercial dos flamengos. O Acto de Navegação, em 1651, proibindo a importação de géneros em navios estrangeiros foi contra a concorrência que a marinha neerlandesa fazia aos ingleses. Seguiu-se, afinal, a conhecida investida da França de Luís XIV que acabou por desmoronar o mercantilismo holandês, já bastante combatido no ocaso do século XVII e começo da centúria seguinte ⁽²¹⁾.

Quase pela mesma época a França e a Inglaterra instituíram Companhias. A febre foi geral. A partilha ultramarina impunha

⁽¹⁸⁾ Cf. FREITAS, Gustavo de — *A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720). Subsídios para a História Económica de Portugal e do Brasil*, São Paulo, 1951; FERREIRA, Waldemar — *A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua Natureza Jurídica*. Separata da *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de S. Paulo*, ano L, S. Paulo, 1955.

⁽¹⁹⁾ Cf. MOIREAU, M. A. — *VAmérique. Progrès de la colonisation européenne. Du milieu du XVI au milieu du XVII siècle*, in Lavissee-Rambaud, t. V, págs. 962 e segs. Paris, 1895.

⁽²⁰⁾ Cf. BLACK, J. B. — *The Reign of Elizabeth, 1558-1603*, Oxford, 1949.

⁽²¹⁾ DAVIES, Godfrey — *The Early Stuart s. 1603-1660*, págs. 107 e segs. Oxford, 1937; SAYOUS, M. E. — *La République d'Angleterre. Cromwell. La Restauration (1649-1668)* y in Lavissee-Rambaud, t. V, págs. 58 e segs. Paris, 1895; WADDINGTON, M. A. — *Les Provinces-Unies (1609-1715). Histoire Intérieure*, Ibidem, págs. 469 e segs.

semelhante engenho que recuava ao século XV ⁽²²⁾. Já em 1406 Henrique IV havia criado na Inglaterra a sociedade dos «comerciantes aventureiros» — «Merchant Adventurers» — para o negócio dos panos que eram, então, a melhor forma de pagamento dos vinhos europeus e artigos do Levante. E com Henrique VIII (1500-1547) a Inglaterra começou a superar os seus concorrentes no Mar do Norte. Mas a completa emancipação deu-se a partir do reinado de Elizabeth (1558-1603). Foi nesse decurso que a Inglaterra lutou a favor da Reforma, com tenacidade igual à que Filipe II de Espanha serviu o Catolicismo, impulsionando a sua expansão colonial ⁽²³⁾.

Em 1600 a Companhia dos Mercadores de Londres obteve por 15 anos o privilégio exclusivo do tráfico de certas regiões da América, da África e da Ásia. E no ano seguinte, em 1601, partiu a primeira frota para o Oriente. Visitada Samatra, Java e Molucas, retornou a Londres com lucrativa carregação ⁽²⁴⁾.

O sucesso aumentou a febre pelo sistema das Companhias. Algumas empresas circunscreviam, porém, sua acção às fronteiras da Europa. Os empreendimentos ultramarinos da Inglaterra começaram a surgir no ocaso do reinado de Elizabeth e no governo dos Stuarts. A instituição da famosa Companhia das Índias Orientais, à qual a rainha concedeu o privilégio do comércio da Índia por 15 anos, com poder absoluto nas terras e águas que conquistasse, data de 1559. A Inglaterra entrava, afinal, na partilha oceânica. Com a administração de Cromwell (1649-1658) definiu-se a prática da exploração colonial pelas Companhias de Comércio e Navegação. Os ingleses iniciavam, assim, a sua trajectória marítima. A partir de 1651, com o Acto de Navegação, o comércio de cabotagem na Inglaterra ficou nas mãos dos nacionais. De igual modo o tráfico colonial foi nacionalizado como arma contra a concorrência estrangeira, especialmente

⁽²²⁾ Cf. HECKSCHER, Eli F. — *Mercantilism*, 1.º vol., págs. 36 e seg. Londres, 1935; *Mercantilism*, in *Encyclopaedia of the Social Sciences*, v. IX-X, págs. 333 e segs.

⁽²³⁾ CARUS-WILSON, E. M. — *The origins and early development of the Merchant Adventurers organization in London as shown in their own medieval records*, in *The Economic History Review*, v. IV, n.º 2, págs. 61 e segs. Londres, 1934; BLACK, J. B. — *op. cit.*, págs. 323 e segs.

⁽²⁴⁾ Cf. SCHACHT, Hjalmar — *Der theoretische Gehalt des englischen Merkantilismus*, págs. 108 e seg. Kiel, 1900; PACKARD, Laurence — *The Commercial Revolution (1440-1776)*, págs. 207 e seg. Oxford, 1932.

contra a Holanda. O código draconiano de Cromwell era uma guerra aos mercadores e armadores alienígenas. Foi essa directriz que regeu o mercantilismo inglês na sua forma comercialista — poderoso instrumento da guerra colonial e da sua supremacia marítima ⁽²⁵⁾.

Com a «Revolução Gloriosa» de 1688 a Inglaterra inaugurou nova fase do seu mercantilismo. A obra iniciada por Elizabeth e continuada por Cromwell foi impulsionada por Guilherme de Orange. Em 1708 reorganizou-se a Companhia das Índias Orientais, na qual se encontram, fundas, as raízes do império anglo-indiano. Os ingleses persistiam na prática da exploração colonial instituindo e renovando Companhias de Comércio e Navegação ⁽²⁶⁾.

De igual modo a França reconheceu e adoptou a prática do estabelecimento de Companhias privilegiadas para a partilha colonial, não obstante a roupagem industrialista do seu mercantilismo. Os primeiros ensaios datam do crepúsculo do século XVI. Em 1599 a Companhia do Canadá iniciou a sua acção na América Setentrional nos sectores da pesca e comércio de peles. Em 1604 Henrique IV animou o estabelecimento de uma sociedade congénere destinada à exploração do tráfico das Índias Orientais. Anos depois, em 1616, outra semelhante foi criada. Na segunda metade do século XVII, em 1664, foi instituída a Companhia das Índias Orientais, em moldes das suas congéneres que a precederam na Inglaterra, em 1599, e na Holanda em 1602. Montada depois de suas concorrentes, pôde a Companhia francesa aproveitar-se da experiência alheia. Foi-lhe dado o privilégio por 40 anos, podendo fazer guerra aos príncipes do Oriente e construir fortalezas para a segurança da navegação e das suas conquistas. Envolvida, porém, na luta pela partilha política e económica do Índico e do Pacífico asiático com a Holanda e Inglaterra, a Companhia Francesa das Índias Orientais padeceu as conhecidas vicissitudes que explicam o recuo do mercantilismo francês no Oriente ⁽²⁷⁾.

⁽²⁵⁾ Cf. REES, J. F. — *Mercantilism and the Colonies*, in *The Cambridge History of the British Empire*, t. I, págs. 561 e segs. Cambridge, 1929; BEER, Louis — *The origins of the British Colonial System, 1578-1660*, págs. 97 e segs. New York, 1933.

⁽²⁶⁾ MOIREAU, M.A. — *op. cit.*, págs. 941 e seg.; SAYOUS, M.É. — *VAngleterre. Les derniers Stuarts et Guillaume III (1670-1714)*, in Lavissee-Rambaud, t. VI, págs. 430 e segs. Paris, 1895.

⁽²⁷⁾ Para um estudo sobre as Companhias francesas, vejam-se as seguintes obras: BOISSONNADE, P. — *Colbert et la Compagnie du Commerce du Nord (1661-*

O exemplo da Holanda, da Inglaterra e da França animou Portugal e Espanha a estabelecer o mesmo engenho. Contrapor à acção ofensiva das empresas estrangeiras Companhias se afigurava proveitoso expediente para segurança do tráfico e salvaguarda do património. Surgiram, assim, Companhias contra Companhias na competição colonial.

A preponderância adquirida pelo mercantilismo estrangeiro, em evidente detrimento de Portugal, prendeu a atenção de D. João IV, logo após a Restauração. A partir de 1640 a Coroa ocupou-se com enorme solicitude do problema. A ideia do padre Vieira incitou o monarca. Contrapor à acção ofensiva das Companhias alienígenas uma Companhia portuguesa nos mesmos moldes. Tratava-se de evitar que a Holanda se apoderasse dos cabedais que bastariam para sustentar a guerra contra a Espanha. Por isso a instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil surgia aos olhos da realeza como elemento de grande eficácia para a reorganização e segurança do tráfico na linha do Atlântico brasileiro. Era um magnífico elemento de defesa da navegação e salvaguarda dos Braganças na América contra as pretensões da Holanda e, mesmo, da Espanha. A acção da Companhia do Comércio foi uma poderosa força naval da Coroa na expulsão do intruso holandês do Nordeste brasileiro, «paraíso do açúcar».

Portugal, naquela conjuntura, nada mais fez do que pôr em execução uma prática mercantilista aconselhada pelas circunstâncias do momento histórico subsequente ao Primeiro de Dezembro de 1640 ⁽²⁸⁾. No decurso de mais de meio século — de 1580 a 1640 — Portugal dos Filipines sofreu as investidas do mercantilismo ofensivo das grandes

•1689). Paris, 1930; BONNASSIEUX, P. — *Les grandes Compagnies du commerce*. Paris, 1892; CLÉMENT, P. (ed.) — *Letres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, 1861-1873; HARSIN, Paul — *Les doctrines monétaires et financières en France du XVI au XVIII siècle*, Paris, 1928; MAZAN, J. de — *Doctrines économiques de Colbert*, Paris, 1900; WEBER, H. — *La Compagnie française des Indes (1604-1875)*. Paris, 1904; BENOIT, E. — *Recherches sur la politique coloniale de Colbert*, Paris, 1902; PAULIAT, Louis — *Louis XIV et la Compagnie des Indes Orientales de 1664*, Paris, 1886.

⁽²⁸⁾ Cf. *Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino*, publicadas por P. M. Laranjo Coelho, Lisboa, 1940; *Cartas dos Governadores da Província do Alentejo a El-Rei D. João IV*, 3 vols., publ. por P. M. Laranjo Coelho, Lisboa, 1940.

potências do século XVII que haviam entrado, decisivas, na luta pela partilha colonial. Impunha-se, portanto, reunir esforços para a segurança de seu património americano, onde Portugal se propunha estabelecer em sólidas bases um Império atlântico para ocupar o lugar do alquebrado Império do Oriente. A instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil foi, assim, uma nova experiência, contra-ataque de D. João IV à Companhia Holandesa das Índias Ocidentais entrincheirada em Pernambuco e Bahia.

Animado pelo sucesso alcançado no Brasil, Portugal aplicou a mesma terapêutica no Atlântico africano, igualmente ameaçado pela concorrência das grandes potências mercantilistas. Resultou daí a criação da Companhia de Cacheu e Rios da Guiné, em maio de 1676, no reinado de D. Afonso VI, destinada a fornecer mão-de-obra escrava para a agricultura comercial do Brasil e salvaguardar o património em perigo. Seguiu-se-lhe, ainda no século XVII, a Companhia de Cabo Verde e Cacheu, instituída por alvará de D. Pedro II de 4 de janeiro de 1690 ⁽²⁹⁾.

E no século XVIII a febre das Companhias manteve-se alta. O engenho afigurava-se o mais adequado à conjuntura ultramarina. No estabelecimento de empresas privilegiadas de comércio e navegação, a Coroa viu o meio mais eficiente para o seu sistema de segurança em terras e águas de seu património colonial. Se não havia já o entusiasmo que animara a Holanda, a França e a Inglaterra no começo do século XVII, em Portugal, todavia, ainda estava sobremaneira arraigada a confiança que se depositava nas Companhias. A prática, embora desusada e obsoleta pelo capitalismo estrangeiro, foi encarada pela realza como arma eficaz de defesa contra o empresariado franco-britânico sequioso de mercados e matérias primas tropicais ⁽³⁰⁾.

Em vista disso não admira que D. João V instituisse em 1723 a Companhia do Corisco a fim de se assegurar das imprescindíveis cargas de escravos nos centros de resgates do Atlântico africano ⁽³¹⁾. O gigantesco património ultramarino dos Braganças, repartido por

⁽²⁹⁾ CARVALHO, Tito Augusto de — *As companhias portuguesas de colonização*, págs. 34 e segs. Lisboa, 1902.

⁽³⁰⁾ Cf. RAYNAL, L. — *Vant colonialisme au XVIII siècle*. Col. «Colonies et empires». Paris, 1951.

⁽³¹⁾ Cf. AZEVEDO, Pedro de — *A Companhia da ilha do Coriseo*, in *A.H.P.*, t. I, n.º 12, págs. 422 e segs. Lisboa, 1903.

três continentes, não podia ficar desamparado. Através da associação de capitais particulares, a Coroa fazia-se presente na obra de conquista e valorização económica da terra, bem assim na da humanização da paisagem. Terras e águas do Brasil eram grandemente desejadas. O rico Império atlântico estava ameaçado de cair em poder alheio.

A Espanha, igualmente senhora de um ambicionado património ultramarino, aplicou o mesmo remédio. Em 1728 a Companhia de Caracas para o comércio e defesa de boa porção do Caribe. Seguiram-se outras congéneres para Nova Barcelona e Havana, bem assim a Companhia das Índias Ocidentais ⁽³²⁾.

O grande impulso do sistema das Companhias portuguesas foi dado no meado do século XVIII pelo Marquês de Pombal. O estabelecimento de semelhantes entidades organizadas no âmbito do direito privado era concordante com a filosofia política do poderoso ministro de D. José I. Conhecedor do sucesso britânico, Pombal aplicou os ensinamentos aprendidos em Londres. Versado na intriga da política internacional, viu na instituição de Companhias o meio eficaz para livrar o reino e o império da acção atravessadora do capitalismo estrangeiro, então fielmente representado pelas sucursais inglesas montadas em Lisboa e Porto.

As Companhias prestavam-se, ademais, à planejada investida pombalina contra o poder político e económico dos jesuítas, notadamente no norte do Brasil. Semelhantes entidades de comércio e navegação representavam, portanto, instrumentos ao serviço do fim em vista. A intervenção do absolutismo monárquico — nos séculos XVI e XVII — despotismo esclarecido — no século XVIII — constitui parte essencial do fomento ultramarino. Pombal, de modo particular, colocou sob sua protecção as Companhias por ver nelas os melhores expedientes de fortalecimento do seu autoritarismo administrativo. Entrelaçavam-se, assim, os dois principais objectivos do poder público. O fomento colonial era um apêndice da política de Sebastião José de Carvalho e Melo, bem assim um engenho necessário do seu programa de desenvolvimento económico e defesa do património da Coroa.

⁽³²⁾ Cf. HUSSEY, R. Dennins — *The Caracas Company (1728-1784). A Study in the History of Spanish Monopolistic Trade*, Cambridge, 1934; BASTERRA, Ramón — *Una empresa del siglo XVIII: los navios de la ilustración de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de America*, Caracas, 1925.

Com semelhante programação de governo, instituíram-se duas gigantescas empresas coloniais de comércio, navegação e fomento: a Companhia do Grão-Pará e Maranhão, criada por alvará de D. José I de 7 de junho de 1755 ⁽³³⁾, e a sua congénere de Pernambuco e Paraíba, montada em 13 de agosto de 1759 ⁽³⁴⁾. Ambas instituições ultramarinas destinavam-se à defesa de terras e águas do Atlântico afro-brasileiro, notadamente da Guiné (rios de Cacheu e Bissau), Pernambuco e do então Estado do Grão-Pará e Maranhão, vastíssimo e cobiçado património dos Braganças ⁽³⁵⁾. Não se tratava, porém, de simples entidades de comércio e navegação para a segurança das rotas que demandavam aquelas regiões coloniais em ambas as margens do Atlântico.

Pela sua natureza e objecto, as Companhias pombalinas destinavam-se, afinal, a defender terras e águas coloniais nas áreas de sua jurisdição, fomentando o comércio, a agricultura e as vias de transporte, bem assim construindo fortificações militares em pontos considerados estratégicos e artilhando frotas para segurança da navegação transatlântica. Semelhantes entidades internacionalizaram a Amazônia e o Nordeste brasileiro na apuração dos resultados que se traduziram em saldo sobremaneira positivo. Na vastidão do território ultramarino que lhes delegou o favor da Coroa, as Companhias do Grão-Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba encontraram espaço e as imprescindíveis condições de fomento mercantilista. Em contrapartida, porém, o poder público teve nelas uma poderosa força de salvaguarda do património colonial e de segurança das carregações que, dos portos brasileiros, demandavam a capital do reino.

Na faixa litorânea e nos «hinterlands» de Pernambuco e Paraíba, a sociedade pertinente fomentou a agricultura e indústria comercial do açúcar. E a sua congénere — a Companhia do Grão-Pará e Maranhão — accionou a riqueza colonial no território de sua jurisdição, que defendeu, conforme a competência recebida da monarquia

⁽³³⁾ Cf. *Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*, Lisboa, 1755.

⁽³⁴⁾ Cf. *Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*, Lisboa, 1759.

⁽³⁵⁾ DIAS, Manuel Nunes — *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*, Coleção Amazônica, 2 vols. Pará, 1970; JÚNIOR, José Ribeiro — *A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*, S. Paulo, 1972 (no prelo).

centralizada, através da montagem e manutenção de uma arriscada e dispendiosa rede de fortes militares. Os «filhos da folha» — os servidores públicos — civis, militares e eclesiásticos eram pagos pelos cofres das Companhias que Pombal instituiu para o Brasil. Outrossim, ambas entidades fomentaram a política creditícia com o firme propósito de multiplicação e convergência de esforços para proveito próprio e acréscimo da riqueza social.

Graças à situação mercantilista das Companhias pombalinas, foi incrementada a agricultura comercial em regiões da Amazônia e do Nordeste até então abandonadas à sua própria sorte. Na Baixada Maranhense o arroz e o algodão asseguraram as carregações dos navios de toma-viagem de São Luís para Lisboa. De igual modo madeiras de lei, «drogas do sertão», cacau, café, couros, peles e outros géneros coloniais accionaram o movimento do porto de Belém do Pará. E à Companhia de Pernambuco e Paraíba deveu-se a restauração do açúcar no decurso de seu giro mercantilista e em sua área de competência e jurisdição. Semelhantes carregações, que dos portos do Atlântico brasileiro demandavam Lisboa, eram seguidamente distribuídas pelas principais praças e escáfulas da Europa capitalista por serem altamente comerciáveis.

As circunstâncias que geraram ambas Companhias pombalinas eram diversas das reveladas pelas demais potências europeias que se utilizaram desse expediente para a sua investida contra o património colonial português. As Companhias do Grão-Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba eram instituições de fomento da agricultura, não apenas de comércio e navegação. Daí a singular variante do mercantilismo colonizador português, sobremaneira significativa.

No âmbito da economia atlântica do século XVIII, em sua segunda metade, a Companhia do Grão-Pará e Maranhão, notadamente esta, teve existência curta mas viveu intensamente. Coube-lhe descortinar à Amazônia brasileira largos e risonhos horizontes. Os Braganças tinham interesses a defender e a legitimar no Atlântico afro-brasileiro, onde a Guiné, ilhas de Cabo Verde, norte do Brasil e outras terras e águas surgiam aos olhos maravilhados do mercantilismo forasteiro e salteador como uma das melhores presas coloniais. O problema de segurança figurou sempre nas cogitações da realeza. A escassez financeira da Coroa não lhe permitia, entretanto, defender directamente o seu património ultramarino. Cuidou, todavia, de resolver a questão da defesa do Império por intermédio da colaboração das

Companhias, medida concorde com o programa de fomento do despotismo pombalino. A defesa da terra e a segurança no mar aconselhavam semelhante arbítrio.

O empreendimento mercantil foi, em grande parte, a consagração da filosofia política de Pombal. A navegação entre Lisboa e Belém foi incrementada enormemente. As exigências de abastecimento e de transporte incentivaram o comércio e as construções navais. As frotas de Belém e de S. Luís, bem assim as de Pernambuco e Paraíba, deram a Portugal e à sua colónia americana novas possibilidades de expansão. Em contrapartida, porém, acirraram a avidez do mercantilismo alienígena rapiñante. O domínio político-militar de bases atlânticas coloniais tornou-se a condição necessária à segurança dos navios das Companhias e do património da Coroa ameaçado pela voracidade das grandes potências.

O ponto saliente da política colonial da realeza residia na predominância da defesa do Atlântico brasileiro. A montagem e manutenção da empresa agrária e mercantil exigiam o estabelecimento de fortalezas militares na linha costeira de ambas as margens do Mar Oceano e nos seus «hinterlands» para segurança da navegação e dos «forelands» das ricas carregações coloniais. O espaço a humanizar e a dominar social, económica e politicamente era enorme para a força da realeza, incapaz de arcar com a dispendiosa tarefa. Daí a coadjuvação do sistema das Companhias largamente empregado.

Grandemente comprometida na segurança das áreas de sua exclusividade mercantilista, quer pela construção, reedificação e manutenção de fortificações, como pela dotação das respectivas guarnições, em pontos estratégicos de seu tráfico, a Companhia despendeu consideráveis cabedais que parecem estar condicionados à amplitude dos benefícios oriundos das transações e dos favores régios. As somas desembolsadas comprovam que a Companhia do Grão-Pará e Maranhão não era uma instituição meramente de comércio e navegação. A empresa realizou, assim, notável objectivo de natureza política que, simultaneamente, resguardou o seu património e o do Estado.

O crescimento da Companhia foi admirável. Em 1759 ela possuía apenas 13 navios no valor de 52.868\$392 reis. Em 1774, último ano do período contábil, já mantinha uma frota composta de 32 navios no valor de 130.209\$382 reis. A apuração dos algarismos comprova aspectos positivos do empreendimento colonial. Terras insulares e continentais foram incorporadas ao património da Coroa para melhor

ocupação económica. O cultivo do cacau, café, algodão, arroz, açúcar, tabaco, feijão, milho e outros géneros foi intensificado. O agrarismo mudou a paisagem das baixadas amazónica e maranhense, bem assim a de certas áreas dos ignotos sertões. Cresceu, ademais, a actividade pecuária nos Campos do Rio Branco, na Ilha de Marajó e nos «hinterlands» de S. Luís do Maranhão. A produção exportável adquiriu um valor de troca internacional definindo uma nova etapa de acção mercantilista ⁽³⁶⁾.

Nos anos de 1756 a 1777, a importância das exportações de Belém para Lisboa foi de 2.192.979\$484 assim distribuídos: 1.749.563\$309 da negociação da Companhia e 443.416\$175 da conta dos lavradores. Salientou-se como principal género da produção exportada o cacau, seguindo-se os demais géneros comerciáveis — café, cravo, salsa, atanimados, couros em cabelo e madeiras. Semelhantes carregações explicam o movimento do porto de Belém com um registro de saída para Lisboa de 138 navios naquele decurso do giro mercantil da Companhia do Grão Pará e Maranhão ⁽³⁷⁾.

Maior ainda foi a operação da frota de S. Luís do Maranhão. De 1760 a 1778, 180 registros de navios comprovam o revigoramento mercantilista da Capitania pertinente. Os géneros transportados para Lisboa nessas 180 carregações demonstram a quantidade e diversidade da produção exportável: algodão, arroz, atanimados, gengibre, couros, cravo, etc. Os dados apurados revelam a amplitude do tráfico. O algodão e o arroz, que nunca tinham sido objecto de exportação, começaram a girar, respectivamente, a partir de 1760 a 1767, engrossando as carregações, da frota de S. Luís, que demandavam, passando por Lisboa, as praças do Báltico, Mar do Norte e Mediterrâneo ⁽³⁸⁾.

Na segunda metade do século XVIII, o povoamento de certas regiões da Amazônia foi tão rápido e tão intenso que marca bem a contribuição da política colonial pombalina assente no sistema das companhias: melhor aproveitamento económico da terra, defesa do património da Coroa, humanização da paisagem, maior convivência com o exterior e segurança da navegação transatlântica, nunca descuidada.

(36) Veja-se nossa *Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*, já acima citada.

(37) *Idem*, pág. 614.

(38) *Ibidem*.

Dir-se-ia: o que até então era Geografia passou a ser História. A primeira experiência séria de ocupação permanente do espaço amazônico data da instituição daquela Companhia: formaram-se vilas, definiram-se instituições, caldearam-se elementos humanos oriundos de três continentes, criaram-se novas relações de produção, abriram-se novas vias comerciais de penetração e esboçaram-se novos mercados.

O empreendimento foi renovador e revolucionário. Do sistema das Companhias surgiu, assim, mais do que uma simples política de transporte. A empresa foi de fomento — agente dinâmico de transformação da Amazônia. Com ela Portugal criou, realmente, um mundo novo, que entrou na História como propulsor da economia internacional.

A defesa de terras e águas, bem assim o fomento do tráfico e segurança da navegação constituíram-se *num grande êxito do sistema colonial português, notadamente do mercantilismo «ilustrado» pom-balino, assente nas carregações ultramarinas transportadas nos navios que operavam nas rotas transatlânticas e que compunham as frotas das Companhias.

MANUEL NUNES DIAS