

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A ECONOMIA BRASILEIRA NO TEMPO DE D. JOÃO VI.

BENEDICTO HELOIZ NASCIMENTO

Disciplina: História do Brasil.

A ECONOMIA BRASILEIRA NA VIRADA DO SÉCULO.

Em 1800, o Brasil possuía uma população de 3 milhões de habitantes, dos quais 500 mil eram índios e um milhão escravos, ocupando somente pequena parcela do território e altamente concentrada em umas poucas capitanias, onde viviam 66,7% da população da Colônia, formando três grandes núcleos distintos de povoamento: “Rio de Janeiro, Minas Gerais”, “Bahia” e “Pernambuco”. Esses núcleos constituíam-se, através de seus maiores centros urbanos, nos empórios comerciais e mercado consumidor para toda a produção do interior de suas próprias capitanias e de toda a Colônia, ao mesmo tempo que Pará e Maranhão formavam núcleos secundários de povoamento e de atividade econômica (1).

População do Brasil em 1800.

Capitania	Número de Habitantes
Rio de Janeiro	380.000
Minas Gerais	611.000
Bahia	530.000
Pernambuco	480.000
Outras Capitanias	999.000
BRASIL	3.000.000

Fonte: Lemos de Brito: *Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil*, p. 316.
citado em: Lima, H. F., *op. cit.*, p. 122.

(1). — Lima (H. F.), *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1970, pp. 122, 124; Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, p. 101.

O montante dessa população já se equiparava à de Portugal continental (Portugal e Algarve) que possuía, em 1801, 3.011.930 habitantes, sendo que em 1819, com 4.222.000 habitantes ele era 25,14% maior do que a da Metrópole (Portugal, Algarve e Açores), que possuía então cerca de 3.373.000 habitantes (2).

Isso nos permite dizer que, embora ainda pequena, a população brasileira, graças à concentração geográfica de que falamos logo acima, permitia contrabalançar a desproporção entre tamanho de população e de território então verificada, na medida que a maior concentração demográfica naqueles centros e a consequente urbanização possibilitaria o desenvolvimento de atividades econômicas com grau maior de diferenciação. Isso significaria um aumento da divisão social do trabalho, na medida em que fosse surgindo, condições propícias ao seu desenvolvimento, além do mercado consumidor e de mão-de-obra representado por essa população que, entretanto, sofria da restrição de ser apenas parcialmente livre e de não ser dotada de poder aquisitivo de maior importância. A procura efetiva devia ser portanto não proporcional ao tamanho da população, dependendo também do grau de urbanização atingido, pois os fazendeiros com suas famílias somente adquiririam aquilo que não era possível produzir em suas propriedades, isto é, produtos de luxo, e a massa escravizada vivia em nível de mera subsistência, pouco consumindo. Restava, portanto, a população das cidades, artesãos, funcionários públicos e militares que, embora possuindo baixas rendas, já representavam certo mercado consumidor, que permitiria o desenvolvimento de um artesanato e produção agrícola para uso local.

A atividade econômica estava predominantemente voltada para o comércio externo de produtos tropicais de alto valor mercantil, além dos metais e pedras preciosas. No norte e nordeste produzia-se açúcar, fumo, arroz, anil, algodão, colhia-se cacau e criava-se gado, enquanto que, o centro-sul ainda se dedicava à mineração, além da pecuária. Existia ainda, como zona secundária, São Paulo, que constituía uma zona agrícola e de comunicação com a região pecuária do extremo-sul do país (3).

A produção de ouro já estava em decadência em fins do século XVIII, passando a ter importância secundária e decrescente no total de produtos que o Brasil exportava para Portugal.

(2). — Balbi, *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal*, citado em Simonsen, (R. C.), *História Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, p. 271; Balbi (A.), *Tratado de Geografia Universal*, J. P. Aillaud, Monlon e Cia., Paris, 1858, p. 69.

(3). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasileira, São Paulo, 1973, p. 102.

Exportação do Brasil para Portugal.

Produto/Ano	1796	1806
Víveres	5.851:244\$999	6.534:278\$705
algodão	2.201:268\$950	3.544:399\$520
ouro	1.856:094\$380	939:979\$626
couro	738:502\$363	2.249:273\$335
tabaco e outros		
artigos	639:627\$170	565:980\$155
drogas	162:088\$403	284:170\$600
madeiras	26:037\$770	35:679\$950
TOTAL	11.474:864\$035	14.153:761\$891

Fonte: Balbi, citado em Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, pp. 385 e 386.

A maior parte da produção da colônia era constituída pelo açúcar, produto industrializado que representava o maior volume e valor exportado, tendo-se beneficiado da Revolução Francesa e Guerras na Europa, que possibilitaram agitações político-sociais nas colônias anglo-francesas das Antilhas e principalmente do colapso do Haiti em 1792. A fraqueza da Metrópole resultando, numa política de neutralidade, na medida do possível, iria beneficiar a sua colônia na América. Esta usufruiu de uma posição privilegiada no comércio internacional de produtos tropicais, podendo, além de renovar as suas velhas regiões produtoras, Bahia e Pernambuco, iniciar a produção em grande escala em novas regiões, Campos no Rio de Janeiro e mesmo em São Paulo. Ocorreu uma expansão sem que se tomasse o cuidado de introduzir aperfeiçoamentos, seja na tecnologia da produção do açúcar (isto é, no engenho) seja na lavoura da cana. Isso quer dizer que se continuava a não utilizar adubação e a desperdiçar o bagaço da cana, nem se empregava irrigação, permanecendo o uso da queimada, da enxada e da propulsão animal, além de ainda se conhecer uma única variedade de cana (crioula) (4).

Por outro lado, a revolução industrial e os progressos tecnológicos que atingiram a indústria textil inglesa, como o fuso de Arkwright, o tear mecânico de Cartwright e a máquina a vapor, permitindo a grande expansão da indústria textil de algodão na Inglaterra, fomentou um crescimento muito grande e rápido do consumo dessa fibra que teve no Brasil (pelo menos no início do processo) um de seus grandes produtores e exportadores.

(4). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, pp. 80, 84 e 88.

Consumo de Algodão na Inglaterra.

Período	Milhões de libras peso
1771/5	4,76
1791/5	26,00

Fonte: Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, p. 81.

Esses fatos, aliados à rápida percepção, pelos dirigentes da Companhia de Comércio do Maranhão, do fenômeno que ocorria, permitiram que a Colônia e, particularmente as capitânicas do Maranhão e do Ceará, se beneficiassem do surto do comércio algodoeiro até serem deslocados por produtor melhor localizado e mais eficiente (5). O Brasil iria manter uma exportação crescente de algodão para a Inglaterra até 1802, embora já estivesse perdendo sua posição, como fornecedor dessa matéria-prima, para os Estados Unidos da América.

Quantidade de Algodão Importado pela Inglaterra.

Ano/Origem	Brasil		EE.UU		Total	
	sacas	%	sacas	%	sacas	%
1800	30593	43,00	40342	57,00	70935	100,00
1801	37900	42,50	51447	57,50	89347	100,00
1802	72660	41,00	105187	59,00	177847	100,00
1803	70263	40,50	103063	59,50	173329	100,00
1804	45739	31,00	102174	69,00	147913	100,00
1805	52141	30,00	122078	70,00	174219	100,00
1806	47802	28,00	124092	72,00	171894	100,00
1807	18981	10,00	171267	90,00	190248	100,00

Fonte: *Correio Brasiliense*, vol. I, p. 55, Londres 1808, citado em Normano, (J. F.), *Evolução Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1945, p. 43.

Essa mesma capacidade de percepção da Companhia de Comércio do Maranhão aliada à Guerra da Independência dos Estados Unidos da América permitiu que se produzisse arroz nessa Capitania a fim de abastecer os mercados do sul da Europa, enquanto durasse a incapacidade de seus tradicionais abastecedores. Dessa maneira, o arroz, produzido principalmente no Maranhão, além de, em menores quantidades, no Pará e Rio de Janeiro, chegou a figurar como o segundo produto mais exportado da Colônia. Por outro lado, a cultura

(5). — Furtado (C.), *Formação Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1974, pp. 90-92.

do indigo (anil) iria ter sua curta prosperidade encerrada pela concorrência americana, após ter-se chegado a exportar cerca de 5 mil arrobas do produto em 1796 (6). A cultura do fumo teve grande importância na medida em que, além de ser exportado para Portugal, ele era utilizado no comércio de escravos. Figurou nos últimos anos do século XVIII, como o terceiro grande produto de exportação do Brasil, quando perde o segundo lugar para o algodão, sendo cultivado principalmente na Bahia e sul de Minas, com regiões produtoras de menor importância no Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo. Já o cacau era colhido na Amazônia (Pará) e a erva-mate nas matas do Rio Paraná, enquanto que a exploração do sal era dificultada pelo monopólio da Coroa que procurava defender a produção da Metrópole e existiu até 1801, juntamente com a da pesca da baleia, atividade que iria decair nos últimos anos do século,

“quando baleeiros ingleses e norte-americanos começaram a operar nas ilhas Falkland, impedindo que as baleias nas suas migrações hibernais chegassem, como dantes era seu costume, até as costas do Brasil”.

Nesse processo, devemos ver, antes de tudo, a incapacidade da Colônia e de Portugal em concorrerem com outros povos em campos que exigissem maior capacidade tecnológica e de organização, o que também quer dizer em atividades que exigissem maior inversão de capital (7).

Embora introduzido no Brasil em 1727 e de ter adquirido importância crescente nos mercados internacionais no correr do século XVIII, a produção de café será muito pequena ainda nesse período em que a economia brasileira encontra um mercado favorável para alguns dos seus produtos tradicionais, como o açúcar, assim como para o algodão e arroz, após a decadência das minas. Apesar disso, e do fato do sul ter participação marginal nesse movimento de exportação da virada do século, além de que suas terras e clima serem mais adequadas à cultura do café, a produção apresenta-se crescente no período. Entretanto a sua exportação só iria se tornar mais importante a partir de 1816, tendo sido muito pequena durante o século XVIII, quando o

(6). — Enquanto isso, a Coroa mantinha proibidas certas culturas como a da uva e do trigo para não fazerem concorrência com o vinho e a farinha de Metrópole; Lima (H. F.), *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1970, pp. 121 e 129.

(7). — Furtado (C.), *op. cit.*, pp. 90-92; Hollanda (S. B.), *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo I, vol. 2, Difel, 1960, p. 465; Prado Jr. (C.), *Formação do Brasil Contemporâneo*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1957, pp. 147-149; Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, pp. 84 e 104.

Rio de Janeiro exportou apenas cerca de 79 arrobas em 1779, 160 arrobas em 1792 e 8.495 arrobas em 1796, atingindo em 1806, um total de 82.245 arrobas (8).

Exportação de Café da Região Fluminense.

Ano	Quantidade (arrobas)
1779	79
1792	160
1796	8495
1806	82245
1817	318032
1820	539000

Fonte: Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, p. 160.
Stein (S.), *Grandeza e Decadência do Café*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1961, p. 62.

Já vimos que a pecuária era praticada no sertão do Nordeste; no Rio Grande do Sul era principalmente destinada à produção do charque e do couro, enquanto que em Minas Gerais ela estaria mais voltada para a produção de laticínios. No Norte, a Grande Seca de 1791-93 faz com que a zona de criação sertaneja perca seus mercados de charque do litoral setentrional para o similar gaúcho, provocando uma aceleração do crescimento do extremo-sul da Colônia (9).

A maior indústria da Colônia era também a fabricante de seu grande produto de exportação, o açúcar que, na virada do século, estava-se beneficiando das excepcionais condições de mercado que descrevemos acima. Ela possuía duas grandes características que a diferenciavam das outras indústrias, além da importância impar que detinha na economia brasileira e de sua Metrópole. Em primeiro lugar, as empresas que compunham o subsetor eram integradas, isto é, a produção concentrava-se verticalmente, unindo as fases de produção da matéria-prima (a cana), do combustível (a lenha), do beneficiamento da matéria-prima (obtenção do caldo de cana) e da produção do açúcar propriamente dito. Deve-se notar ainda que todo esse processo tendia a ocorrer dentro de uma única unidade produtiva, cuja localiza-

(8). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, pp. 159-160; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, p. 375.

(9). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, p. 85; Prado Jr. (C.), *Formação do Brasil Contemporâneo*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1957, p. 68.

ção no campo constituía a segunda grande característica da indústria açucareira. Esse fato, de ser uma manufatura rural, contribui, juntamente com as distâncias a separa-las dos centros populosos e com a precariedade dos meios de transporte, para explicar a presença de toda uma pequena indústria de carpinteiros, ferreiros e outros, bem como, frequentemente até de manufaturas de pano e vestuário nesses estabelecimentos agro-industriais constituídos pelos engenhos de açúcar, e onde essas artes mecânicas e industriais eram apenas uma atividade acessória (10).

Essa situação de existência de pequena indústria doméstica entre-gue a escravos hábeis ocorreu também em regiões como Minas Gerais, onde a existência de minérios de ferro de fácil exploração permitiu o aparecimento de uma pequena metalurgia para consumo interno do estabelecimento. Essa tendência era acentuada pelos altos preços do ferro e das ferramentas, resultantes da dificuldade de transporte dessa mercadoria que, se ocupava relativamente pouco volume, era de grande peso e dos direitos que tinham de ser pagos por ocasião da sua entrada na Colônia e na capitania. Por outro lado, a atividade mineradora determinava um alto consumo desse produto, que poderia ser o centro de uma manufatura de certo vulto, caso não ocorresse uma oposição do Governo Português, procurando elimina-lo em benefício do comércio exercido em torno desse produto, também importado pela Metrôpole. Entretanto, a partir de 1795, passou-se a permitir a manufatura de ferro no Brasil que, então, não teria um grande desenvolvimento, em boa parte como decorrência da própria perseguição anterior e do fato da mineração já estar em decadência. O principal mercado do seu produto havia diminuído e ainda estava em plena fase de redução nas suas compras, constituindo uma situação que era agravada pela remoção dos impostos de importação do ferro, ocorrido também em 1795 (11).

(10). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, pp. 105-106.

(11). — “Quanto à indústria do ferro, não ficou ela atrás na perseguição que lhe moveu a administração colonial. Favorecia-a em certas regiões de Minas Gerais não só a abundância de minérios muito ricos e facilmente exploráveis, como o alto preço do ferro e das ferramentas, onerados como estavam por direitos elevadíssimos de entrada no país e na capitania, bem como pela dificuldade de transporte da mercadoria. Todas essas circunstâncias muito estimulavam a indústria, proporcionando-lhe bastantes perspectivas; o consumo de ferro na mineração era avultado. E não fosse a tenaz oposição oficial, ela teria com certeza tomado algum vulto. Mas esta foi tremenda; o simples fato de saber fundir o metal era suficiente para tornar alguém suspeito de idéias extremadas e subversivas, sujeitando a vítima a toda sorte de perseguições. Temia-se a concorrência numa mercadoria, que embora não fosse natural do Reino, dava grandes lucros ao seu comércio; e também a sempre temida independência econômica da Colônia, prelúdio da política.

As manufaturas têxteis que apareceram na segunda metade do século XVIII em Minas Gerais e na cidade do Rio de Janeiro não tiveram continuidade na medida em que o Alvará de 5/1/1785 apenas permitia existirem na Colônia manufaturas de panos grossos de algodão que se empregavam na confecção de roupas de escravos e sacos. O ofício de ourives também foi proibido, em 1751 em Minas Gerais e em 1766 na Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, a fim de diminuir as possibilidades de contrabando (12).

Durante o governo de Pombal (1750/1777), e um pouco no de seus sucessores, procurou-se acelerar o desenvolvimento da exploração de madeiras e construção de navios no Brasil, pretendendo a restauração naval portuguesa. Em 1779, A.F. Andrade notou à entrada no Tejo de oito a dez navios novos de 500, 1100 e 1150 toneladas, fabricados em estaleiros particulares da Bahia, numa época em que o arsenal régio permanecia inativo desde 1763. Todavia, em 1781, J.S. Lisboa constatava a construção de somente três a quatro navios na Bahia, o que poderia traduzir uma redução nas atividades desse setor, sendo que, segundo C.Prado Jr., a indústria não se formou por falta de técnica e organização eficientes, mantendo-se estacionária após esse primeiro surto (13).

Outras atividades manufatureiras, existentes de modo geral em todo o território da Colônia, seriam olarias (para a produção de telhas), caieiras (cal), cerâmica (em 1781, J.S. Lisboa refere-se à existência, na Bahia, de uma boa fábrica de louça grossa), cortumes, cordoaria, de preparação de anil, confecção de móveis, construção ci-

A metalurgia foi entretanto mais feliz que a manufatura de tecidos, e beneficiou-se antes desta aragem de liberalismo e maior clarividência nos assuntos coloniais que começa a soprar na Metrópole desde os últimos anos do século XVIII. Já em 1795 permite francamente o governo o estabelecimento das manufaturas de ferro. Mas depois de sofrer tamanha perseguição, não era de esperar um surto de grandes proporções". Prado Jr. (C.), *Formação do Brasil Contemporâneo*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1957, pp. 223-224.

(12). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, p. 108.

(13). — Prado Jr. (C.), *História Econômica do Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, pp. 103-104; Luz (N. V.), *A Política de D. João VI e a Primeira Tentativa de Industrialização no Brasil*, III Simpósio dos Professores Universitários de História (Franca) São Paulo, 1967, pp. 489-490.

Entretanto, sem especificar se para construção ou reparos, Nícia Vilela Luz alega que:

"Cunha Matos em discurso pronunciado em 1826 referia-se aos grandes estaleiros que existiram no Pará, em Alagoas e em toda a costa que se estende de Olinda a Recife. Diz ainda que em Itapagipe, em 1797, contavam-se nos estaleiros 20 navios".

Anais do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Senhores Deputados, sessão em 8-6-1826, I (Rio de Janeiro 1874) p. 74, citado in Luz (N. V.), *op. cit.*, p. 490.

vil, fundição de ouro, produção de óleo de baleia. Nessas atividades, entretanto, utilizavam-se técnicas antiquadas, não estando os estabelecimentos existentes em condições de abastecerem todo o mercado interno (14). Mercado esse que, também se constituía num fator de limitação do desenvolvimento da Colônia, devido ao seu reduzido tamanho e ao fato dos proprietários rurais poderem obter, quase tudo de que necessitavam, em suas propriedades. Tínhamos, portanto, uma situação em que a repartição de renda era extremamente desigual, uma classe rica que dispunha de produção própria para quase tudo o que consumia, exceto, naturalmente, mercadorias de luxo.

A escassez de capitais era crônica, pois grande parte do resultado do trabalho feito na Colônia era apropriado pela Metrópole, que cobrava impostos muito elevados, mantinha monopólios e proibia o desenvolvimento de certos setores, obrigando, ainda, regresso à Corte daquelas pessoas que acumulassem certa fortuna. O progresso técnico também era freiado pelas leis e medidas desestimuladoras impostas pela Metrópole; pelo atraso cultural da Colônia, onde, por exemplo, não havia escolas superiores e pela existência de mão-de-obra escrava abundante, barata e segura, desestimulando o uso de máquinas ou outras inovações poupadoras de mão-de-obra.

Os transportes eram feitos por mar, ou então, no interior, utilizando-se trechos navegáveis dos rios que podiam normalmente suportar embarcações de pequeno calado. As estradas não passavam de veredas, sendo que nelas o transporte era feito em lombo de burro (tropas de burro).

Apesar dessas condições desfavoráveis, o Brasil havia atingido, na virada do século, uma posição de grande importância dentro do Império Português. Era seu Estado mais rico e de maiores potencialidades, o que podemos ver, também, através do Balanço de Comércio do Brasil com Portugal, que só se apresenta deficitário para o Brasil em três anos, no período 1796/1807.

Brasil: Comércio Exterior.
(em mil réis).

Ano	Exportação	Importação	Saldo
1796	11.474:900\$	6.982:000\$	4.492:800\$
1797	4.258:800\$	8.525:600\$	— 4.266:800\$
1798	10.816:400\$	10.668:000\$	148:400\$
1799	12.584:400\$	15.800:800\$	— 3.216:400\$
1800	12.528:000\$	9.432:000\$	3.096:000\$
1801	14.776:400\$	10.680:000\$	4.096:400\$

(14). — Luz (N. V.), *op. cit.*, p. 490; Lima (H. F.), *op. cit.*, p. 120.

1802	10.353:200\$	10.151:600\$	201:600\$
1803	11.332:000\$	9.928:400\$	1.403:600\$
1804	11.199:600\$	11.383:200\$	— 183:600\$
1805	13.948:400\$	9.505:200\$	4.443:200\$
1806	14.153:800\$	8.426:600\$	5.727:600\$
1807	13.927:600\$	6.952:800\$	6.974:800\$

Fonte: Balbi, in Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, p. 455.

Por outro lado, as importações provenientes do Brasil representavam, em 1796, 85,50% do total importado por Portugal de todas as suas possessões, porcentagem que, em 1806, passa para 87,84%, indicando a crescente importância da Colônia americana no Império Português.

Importações de Portugal, vindas de suas Possessões.

Possessão/Ano	1796		1806	
	(mil réis)	%	(mil réis)	%
Brasil	11.474:864\$035	85,50	14.153:761\$891	87,84
Ásia	1.667:063\$372	12,47	1.794:679\$145	11,20
África	25:288\$250	0,19	37:509\$200	0,23
Madeira e Açores	246:049\$485	1,84	118:016\$014	0,73
TOTAL	13.413:265\$142	100,00	16.103:966\$250	100,00

Fonte: Balbi, citado in Simonsen (R. C.), *op. cit.*, pp. 385-386.

Observamos que na virada do século, e portanto no período imediatamente anterior à chegada da Família Real Portuguesa, a economia brasileira gozava de relativo progresso, proporcionado em boa parte pelas condições favoráveis da conjuntura internacional e que já enumeramos acima. A Colônia parecia reunir condições favoráveis para a continuação desse “desenvolvimento”, dependendo o ritmo e o sentido dessa evolução das políticas a serem tomadas, do senso de oportunidade e da capacidade do novo governo em corresponder ou afogar a vontade de desenvolver, isto é, a consciência da possibilidade e necessidade de industrializar e tornar a economia do Brasil mais rica. Vontade que já se manifestava na República idealizada pelos Inconfidentes Mineiros, onde as manufaturas constituiriam peças de importância capital da nova ordem a ser instaurada (15). Por outro lado, verificamos acima que um novo produto de exportação já começava a ganhar

(15). — Luz (N. V.), *As Tentativas de Industrialização no Brasil*, in Hollanda (S. B.), *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, volume 4, p. 28.

importância, embora ainda não fosse possível prever o papel que iria desempenhar no contexto econômico brasileiro.

Devemos, contudo, notar que a percepção da existência de controles excessivos impostos pela Metrópole ao reger a economia brasileira, da pujança dessa economia face àquela de Portugal, conduziria a uma tomada de consciência da necessidade de autonomia e mesmo de desenvolver o país. Entretanto, esse processo iria materializar-se, doutrinária e praticamente através do liberalismo que começava então a dominar o cenário político-econômico mundial. Desse fato e dos tratados com a Inglaterra, decorreriam a incapacidade dos Governos em adotar medidas de proteção e incentivo, coerentes e duradouras, para o desenvolvimento econômico do Brasil. Isso vai ocorrer, inclusive no Governo de D. João VI, cujas medidas destinadas a dotar o país de condições mínimas para adaptar a Colônia à nova situação de sede do Império Português, iriam momentaneamente e, de certa forma, satisfazer àqueles anseios de liberdade e autonomia para progredir.

*

D. JOÃO VI NO BRASIL.

No início do século XIX, o Governo Português, encontrando-se diante da necessidade de optar entre uma aliança com a Inglaterra e a consequente perda do território europeu, sede política do Império, ou uma aliança com a França e perda das Colônias, inclusive do Brasil, opta pela primeira e transfere a sede do Império para sua colônia mais rica e seu centro econômico. Dessa maneira teria sido eliminado o desajuste que se formava pela separação no espaço do centro político e de decisões do núcleo de concentração das forças produtivas que sustentavam a economia e finanças da nação. Eliminava-se, então, pelo menos temporariamente, uma situação geradora de tensões que, sendo aceleradas fatalmente culminariam com a independência da América Portuguesa. Independência que lhe daria a autonomia necessária para a continuação do desenvolvimento das forças produtivas de forma mais harmônica e de acordo com as condições e interesses locais.

Dessa maneira, a transferência da sede do Governo e as consequentes medidas para dotar o Brasil de uma infra-estrutura, mais adequada e necessária ao desempenho do seu novo papel, proporcionando um certo desenvolvimento daquelas forças, constituiu-se numa espécie de válvula de escape que simultaneamente permitiu ao domínio português ser prolongado no tempo, e num freio retardado do progresso da economia brasileira. Freio que passaria a funcionar num período seguinte quando as meias medidas e indecisões do Governo de D. João VI provocaram o fracasso do desenvolvimento das manufaturas e os tratados com a Grã-Bretanha sufocaram as forças produtivas da terra.

Para um melhor e maior entendimento passaremos à análise da política econômica de D. João VI no Brasil. Nesse sentido, seu primeiro ato consistiu na abertura dos portos, obviamente às nações amigas. Já na

“Convenção Secreta de 22-10-1807, os ingleses tentaram obter, caso os portos portugueses (na Europa) fossem fechados, a abertura de um porto na ilha de Santa Catarina ou outro ponto do Brasil, para importação de mercadorias de seu país. Essa pretensão, contudo, não foi no momento atendida pelo Príncipe, que deixou o assunto para ser retomado quando e se a Corte chegasse ao Brasil” (16).

Isso tudo naturalmente refletia mais a indecisão do Regente de Portugal em partir na medida em que ainda pensava em manter o *statu quo*, não precisando optar pela perda da parte mais vulnerável e dispensável de seus domínios. Essa situação iria ser resolvida somente pelo próprio Napoleão I ao anunciar a sua intenção de não manter no trono de Portugal a dinastia reinante (17). Dessa maneira e com o auxílio da Marinha Britânica, a Família Real e a máquina administrativa portuguesa foram transferidas para o Brasil, onde o Príncipe iria decretar, em 28/1/1808, ainda na Bahia, em seu oitavo dia no Brasil, a abertura dos portos ao comércio internacional. Propiciava assim, a continuação das atividades econômicas de exportação da Colônia e a arrecadação de recursos para o Tesouro Real, que tinha nas taxas de Alfândega uma importante fonte de renda. Ao mesmo tempo, mais do que que satisfazia os ingleses nas suas pretensões de comerciar diretamente com a Colônia, justamente num período em que a Grã-Bretanha se constituía, praticamente, na única nação passível de se aproveitar desse comércio que iria se constituir numa válvula de escape para os estoques formados em decorrência do “bloqueio continental”. Ainda em 1808 chegaram ao Rio de Janeiro 90 navios estrangeiros, sendo que em 1810 constatou-se a passagem de 422 navios portugueses e estrangeiros nessa cidade, que em setembro de 1808 possuía 100 firmas inglesas. O porto do Rio ficou congestionado de mercadorias que inundaram um mercado que se revelou acanhado, conduzindo os comerciantes a venderem a preços reduzidos por vezes de 50%. Isso, se criou uma situação favorável à difusão desses produtos, além de acarretar prejuízos aos comerciantes ingleses, naturalmente contribuiu para prejudicar as incipientes e, por vezes tímidas, iniciativas do Príncipe para a formação de manufaturas e crescimento da Colônia. Portanto, numa segunda fase, essa situação favorecia ain-

(16). — Manchester (A. K.), *Preeminência Inglesa no Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, p. 69.

(17). — Manchester (A. K.), *op. cit.*, pp. 69-70.

da os britânicos, na medida em que divulgou os produtos de um grupo de comerciantes que, em meados de 1809, já se tinham tornado “senhores” da alfândega, forçando a eliminação de “exigências, abusos e insuficiências” da alfândega propriamente dita e operação do porto (18).

Portugal auferia grandes rendas da sua situação de entreposto comercial entre as suas colônias e os países europeus mais desenvolvidos, cobrando impostos elevados sobre artigos de exportação e produtos levados para a Metrópole. Os impostos pagos por todo o comércio brasileiro atingiam um nível de 150% *ad valorem*, sem considerar os alugueis ou valores das terras do Brasil, salários, os monopólios de diamantes e rapé, direitos de transporte, juros de capital e emolumentos das instituições oficiais deste país (19).

Isso nos permite dizer que, uma vez eliminado o entreposto, pela ocupação francesa, e transformada a Colônia americana em sede do Governo, assim como se tornou necessária a abertura dos portos, deixou de ter sentido a proibição de manufaturas no país. Dessa maneira podemos compreender o Alvará de 1/4/1808, revogando todas as proibições ao estabelecimento de manufaturas no Brasil justificado no seu texto pelo

“desejo de promover e adiantar a riqueza nacional, empregar mão-de-obra ociosa, valorizar os produtos da agricultura e aumentar a população” (20).

(18). — Manchester (A. K.), *op. cit.*, p. 78; Pantaleão (O.), *A Presença Inglesa*, in Hollanda (S. B.), *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol. I, Difel, São Paulo, 1962, pp. 74-76.

(19). — “O valor das Colônias para Portugal proveio, não como devera, do consumo de seus artigos manufaturados, do emprego da sua mão-de-obra e da navegação, mas sim dos pesadíssimos impostos lançados pela mãe-pátria sobre os artigos exportados e sobre o ouro, a prata, pedras preciosas, açúcar, peles, anil e outros produtos que eram levados para a Metrópole, habilitando assim a nação a que mantivesse o comércio com alguns países europeus, a África, a Índia e China. Se considerarmos os impostos pagos por todos os ramos do comércio brasileiro, verificaremos que eles ascendiam a cento e cinquenta libras por cento de impostos diretos, isto é, para cada cem libras que Portugal mandava para fora em materiais e trabalho, ele recebia de volta duzentos e cinquenta, fora os direitos todos de transporte e juros de capital, sem estimar os alugueis ou valores da terra do Brasil, salários, nem tão pouco os monopólios reais de diamantes, madeira do Brasil e rapé, sem computar, igualmente, os emolumentos das instituições oficiais nas colônias americanas. Nada melhor do que isso poderá demonstrar a sabedoria do Governo em mudar-se de Portugal para o Brasil, num momento em que os sucessos políticos ameaçavam a imediata e definitiva separação de ambas as nações”; Luccock (John), *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*, Livraria Martins, São Paulo, 1942, pp. 381-382.

(20). — Alvará de 1-4-1808.

Alem disso havia necessidade de dotar a Colônia de uma infra-estrutura mínima que lhe permitisse ser usada (embora provisoriamente) como sede do Governo Português. Constituindo uma situação que determinava por si própria a promoção das forças produtivas locais, também necessárias por razões militares que exigiam a instalação e/ou desenvolvimento da construção naval, fabricação de pólvora, de ferro e armas. Daí resultando medidas de incentivo à produção manufatureira como o Alvará de 28/4/1809, que concedia isenção de direitos aduaneiros para importação de matérias-primas destinadas às fábricas nacionais, e de imposto de exportação para produtos manufaturados no país. Estabelecia, também, o referido Alvará, a utilização de artigos nacionais no fardamento das tropas reais; concedia privilégios exclusivos, por 14 anos, aos inventores ou introdutores de novas máquinas; alem de determinar a distribuição anual de 60 mil cruzados, produtos de uma loteria do Estado, às manufaturas que necessitassem de auxílio, particularmente as de lã, algodão, seda, ferro e aço (21).

Uma vez chegada ao Brasil e já antevendo a longa estadia na Colônia, D. João VI iria dar início a um programa de atividades que visavam principal e prioritariamente dotar o país daquilo que hoje chamaríamos uma infra-estrutura administrativa e de segurança, o que era imprescindível e urgente, uma vez que o país, embora não estivesse diretamente ameaçado, estava em estado de beligerância com a França e seus aliados. Dentro desse espírito, teriam sido decretados os dois alvarás que descrevemos acima, alem de outras medidas de caracter estritamente administrativo e financeiro. Um bom exemplo nos seria fornecido pela criação do Banco do Brasil, através do Alvará de 12/10/1808, gerando uma instituição que veio ocupar de maneira mais ampla e efetiva um lugar que, entretanto, os coloniais já procuravam, embora timidamente, preencher na medida em que tinham criado um estabelecimento bancário antes da vinda da Corte. Este último teria sido formado pelos negociantes mais importantes da época, que forneceram o capital, assegurando-se em cauções recíprocas e, que funcionaria sob a gerência de uma comissão devidamente escolhida pelos signatários das cauções. Ele prosperou rapidamente, logo deixando de atuar como instituição privativa dos associados, passando a ser utilizada, na medida em que conquistava a sua confiança, também pelo público de negócios, em geral, sendo, mais tarde, ampliada pela anexação de uma Companhia de Seguros (22). Entretanto, o novo

(21). — Luz (N. V.), *O Industrialismo e o Desenvolvimento Econômico do Brasil 1808-1920*, "Revista de História", nº 56, p. 273.

(22). — "Já antes da vinda do rei se fazia necessária a fundação de um Banco. Para o importante movimento de negócios não se acharia nem a metade em valor-moeda, mesmo quando todos os capitalistas da província contribuissem com os seus pecúlios. Por essa razão, reuniram-se diversos negociantes

banco de depósito e emissão organizado pelo Príncipe começou a funcionar em dezembro de 1809, após uma difícil e morosa subscrição de ações pelo público, viria a se constituir em instrumento exclusivo da manutenção da Corte, em vez de funcionar com uma perspectiva mais ampla e útil, como organismo financeiro de estímulo da economia (agricultura, indústria e comércio) promovendo o desenvolvimento das forças produtivas do país, o que lhe daria de volta recursos e capacidade para enfrentar e talvez evitar as crises que o atingiram em 1817, 1818, abril e julho de 1821 (23). Poderemos então dizer que o caráter dado aos atos do Príncipe Regente conduziram ao desvirtuamento das finalidades verdadeiras e ideais do primeiro Banco do Brasil, na medida em que seus recursos eram empregados em consumo, quando deveriam estar, de maneira e em quantidade significativas, sendo investidos, isto é, empregados no processo produtivo.

A construção naval foi uma atividade já existente na Colônia e, amplamente estimulada pelo Príncipe. Em 1800, ele já recomendava a construção de navios mercantes no Brasil, esposando uma orientação que seria acentuada durante a sua permanência no país, quando interessado no desenvolvimento do setor, através do alvará de 28/4/1809, isentou da metade dos direitos alfandegários estabelecidos, todos os gêneros e matérias primas destinados à construção de navios. Entretanto, o Governo Português no Brasil estava mais preocupado com os problemas de segurança e defesa nacionais, além do revigoramento do Império. Isso nos permitiria salientar o seu interesse pela criação antes de uma marinha de guerra que mercante e pela preocupação com a garantia de abastecimento de bens intermediários e matérias-primas, o que implicava na necessidade do estabelecimento de indústrias subsidiárias como de cordoaria, de cobre e de ferro (24).

mais consideráveis, contribuindo cada qual com a sua quota, proporcional ao capital e asseguraram-se com cauções recíprocas.

Sob a gerência de uma Comissão expressamente escolhida pelos fundadores começou a prosperar a empresa, que era, apenas uma instituição particular e o crédito, que a princípio só valia entre os fundadores, espalhou-se por todo o público de negócios. É muito possível que o total das notas do Banco com essa oportunidade se fosse avultando pouco a pouco, sem se dar suplemento de capital. Mais tarde, quando os negócios tomaram progresso notável, anexou-se ao Banco uma Companhia de Seguros, arrendamento de monopólios da Coroa, etc. e gozou a instituição de tão grande confiança no tranquilo manejo dos negócios, sem interferência de estranhos, que muitos funcionários do Estado depositaram no Banco uma parte de seus salários, e os ricos fazendeiros do interior do país remeteram seus capitais ao Rio, a fim de depositá-los ali para os filhos, como mais segura parte de sua fortuna"; Spix (J. B.) & Martius (C. F. P.), *Viagem pelo Brasil*, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1938, 1º volume, p. 122.

(23). — Lima (H. F.), *op. cit.*, pp. 149 e 150.

(24). — Ver Luz (N. V.), *A Política de D. João VI e a Primeira Tentativa de Industrialização no Brasil*, "III Simpósio dos Professores Universitários de História", São Paulo, 1967, p. 490.

Estas últimas, por sua vez, necessitando de mercado protegido para se desenvolver, trariam à luz um exemplo da incoerência e instabilidade das ações da política econômica portuguesa e das limitações que o soberano devia sofrer em sua liberdade de manobra. Dentro dessa política é organizado o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro que, fundado no século XVIII, tinha funções muito diversificadas, que iam da construção naval ao fornecimento de água aos navios ancorados, passando inclusive pela função de corpo de bombeiros da capital da Colônia. Naturalmente suas instalações eram bastante deficientes, obrigando o Príncipe, inicialmente, a mandar criar ferraria, cordoaria, oficina de carpintaria de machado, oficina de calafate, tendo-se, mais tarde, em 1810/12 montado oficina de funileiros e de vidraceiro. Em 1815, havia 125 operários nesse arsenal, que durante a permanência de D. João VI no Brasil, não chegou a construir nenhum navio, devido às deficiências de mão-de-obra e de material, limitando-se a atividades de conserto.

Dessa maneira, a construção de navios, e mesmo de embarcações pequenas, continuava a ser feita, como antes da vinda do Príncipe Regente, pelos estaleiros particulares existentes no país (25).

De acordo com a importância dada ao problema da segurança e defesa do país, e à própria necessidade de desenvolvimento do poderio militar de modo geral, seria natural que o Governo procurasse estimular a produção siderúrgica local, o que, de certa maneira, e como já vimos acima, já vinha ocorrendo de um modo um tanto indeciso e incoerente, desde 27/5/1795. Contudo, nessa data, foram abolidos os impostos sobre a importação de ferro, produto que pagava, por unidade de peso, taxas iguais à da seda, que contribuíam, juntamente com

(25). — Lima (H. F.), *op. cit.*, pp. 152-155.

John Luccock, um estrangeiro contemporâneo, descreve o Arsenal como "um pequeno prédio ao pé do morro de São Bento, com a frente toda muito exposta por estar inteiramente aberta para o mar. Consiste de uma ou duas oficinas miseráveis e de um correr de telheiros, sob os quais se vêem uns poucos botes emborcados, e onde se pode consertar um mastro".

"Embora exista próximo da alfândega um pequeno lugar cheio de blusas, redes e lanternas, não há quantidade suficiente desses artigos para suprir uma fragata nem tão pouco poderá esse diminuto armazem servir de impedimento à conclusão geral de que é difícil haver colônia mais destituída que esta de todos os artigos que são essenciais à prosperidade náutica".

O mesmo autor ainda nos diz que... "Aqui não existem meios de repará-las (três navios velhas da armada portuguesa), nem docas, nem diques, nem pano, nem tão pouco qualquer meio de obtê-los. Os carpinteiros navais são escassos, havendo também grande deficiência de marinheiros. Até os navios mercantes não conseguem material quando dele necessitam e muito menos uma esquadra de transporte ou navios de guerra". Luccock (John), *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*, Livraria Martins, São Paulo, 1942, p. 58.

as dificuldades de transporte, para que um quintal (58,982 kg) de ferro custasse cerca de 3\$800 em Portugal, 19\$200 em Minas Gerais e 28\$800 em Goiás e Mato Grosso (26). Isso constituía um fator de incoerência com o estabelecimento da liberdade de explorar minas e produzir ferro e instrumentos desse metal no Brasil. A essas medidas ainda foi acrescentada uma terceira que impunha uma tarifa a ser paga pelas manufaturas de ferro e, mesmo assim, ficaram as “autoridades” espantadas com o fato de não terem obtido como resposta um grande surto na produção de ferro no país. Não tomavam elas próprias a consciência de que estavam introduzindo antes dificuldades que facilidades para o desenvolvimento da produção, na medida que eliminavam o mercado protegido e taxavam indústrias ainda por existir. Além disso, não se cuidou seja da abertura de estradas, seja de canais através dos quais o produto pudesse ser transportado aos centros de consumo de todo o país, o que permitiria a instalação e funcionamento de fábricas de maior porte, isto é, das usinas grandes recomendadas, juntamente com a construção de canais e estradas, por Vieira Couto em 1799. Ainda assim, graças às dificuldades de transporte, em Minas Gerais, começou-se a produzir, usando-se processos rudimentares, conhecidos pelos escravos em sua terra de origem, algum ferro e objetos como facas e tesouras. Retomou-se, portanto, e em condições menos favorecidas, pois o ferro importado (e produzido fora dos Domínios Portugueses) estava livre dos altos impostos que agora teriam de ser pagos pelos manufatores locais de ferro e/ou produtos desse metal, a fim de que o montante dos impostos arrecadados não diminuísse, o caminho interrompido com a perseguição que a administração colonial moveu contra essa manufatura antes de 1795 (27).

Uma vez no Brasil, D. João, continuando sua política de expedientes sem adotar quaisquer medidas complementares como proteção de mercado e facilidades de transporte (construção de estradas), ordena a construção de uma fábrica de ferro. Reservou, para isso, a importância de 14:000\$000, que o Intendente Geral das Minas e Dia-

(26). — Azeredo Coutinho (J. J. da Cunha), *Obras Econômicas*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1966, p. 199.

(27). — Prado Jr. (C.), *Formação do Brasil Contemporâneo*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1957, pp. 223-224; Lima (H. F.), *op. cit.*, pp. 156-158; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, p. 444.

Outros tipos de impecilhos sofriam os produtores de ferro, como por exemplo o da limitação do ganho, o que obviamente afetava a acumulação de capital e o desenvolvimento da indústria por nascer. Disso constitui um exemplo a Carta Régia de 19-8-1799 que “ordenava ao Governador da Capitania Paulista, Bernardo José de Lorena, que instalasse, em local adequado, uma fábrica de ferro, a expensas da Fazenda Real, e que o ferro produzido fosse vendido com 10% apenas acima do seu custo”. Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, p. 446.

mantes (Câmara) deveria separar da renda obtida pela Fazenda Real com a extração de diamantes e que na época atingia a 120:000\$000 anuais. Aqueles 14 contos de réis, que seriam fornecidos parceladamente durante um período de três anos, foram utilizados pelo Intendente Câmara, que em abril de 1809 iniciou as obras da Fábrica que começou a produzir em 1815 (28). Entre 1815 e 1821 foram produzidas 6865 arrobas e 7 libras de ferro, gerando uma renda de 13:730\$000, enquanto que os custos totais atingiram 44:284\$000, do que resultou um prejuízo que, juntamente com a falta de ajuda pública, fez com que a fábrica entrasse num processo de rápida degeneração, a partir da demissão de Câmara, em abril de 1822, tal que, em 1825, já não estava produzindo, tendo os seus móveis, utensílios e sementes sido leiloados em 1831 (29). O prejuízo ocorrido na Fábrica de Pilar, no período 1815/1821, poderia ser atribuído a uma baixa no preço do ferro, que em Minas Gerais havia caído de 19\$200 a arroba em torno de 1795 (8\$400 em 1801) a 2\$000 no período 1815/21, quando verificamos que um preço de 6\$450 por arroba permitiria à Fábrica apenas cobrir seus custos de produção (30). Isso naturalmente viria colocar em segundo plano, como fatores da falta de sucesso da empresa, o pequeno consumo e a falta de infra-estrutura de transporte, colocando em destaque a ausência de mercado protegido, de apoio e subvenção governamental suficiente. A subvenção foi feita aos consumidores na medida em que eles deixaram de pagar 7\$500 por arroba de ferro importado, comprando o nacional a 2\$000 por arroba, o que naturalmente fez com que a fábrica de Pilar operasse com prejuízo e se tornasse inviável. Isso em parte também se devia à concorrência de pequenos produtores que, aumentando a oferta forçaram uma baixa no preço do produto, prejudicando a empresa de maior porte, que tinha custos iniciais de produção maiores, devido à necessidade de amortização do equipamento, além do problema de treinamento e adaptação da mão-de-obra a processos mais sofisticados

(28). — Decisão 41, de 10-10-1808, do Príncipe Regente, citada em Mendonça (M. C.), *O Intendente Câmara*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1958, p. 146.

(29). — Eschewege (W. L.), *Pluto Brasiliensis*, vol. II, pp. 358-359; Mendonça (M. C.), *op. cit.*, pp. 216-217.

Para essa situação também teria contribuído a falta de pessoal convenientemente habilitado. “Dos 14 mestres e artífices pedidos por Câmara, em 1815, para a fábrica do Pilar, somente dois eram enviados, os fundidores Utsch, pai e filho, sendo os demais componentes da turma vinda da Alemanha, mandados para a fábrica de Ipanema. . .”. “Mas os Utschs, pai e filho, não possuíam conhecimentos metalúrgicos, nem entendiam de fundição em fornos altos”. Mendonça (M. C.), *op. cit.*, p. 216.

(30). — Eschewege (W. L.), *op. cit.*, vol. II, pp. 358-359.

de produção, uma vez que não se conseguia trazê-la do exterior na quantidade e qualificação necessárias (31).

Em 1810, após ter apresentado, por incumbência recebida do governo, um plano para a construção de uma fábrica de ferro em Ipanema, na Província de São Paulo, Varnhagen, assim como seu plano, foram deslocados por um grupo sueco chefiado por Hedberg (32). Este, assim como outros doze membros do grupo, não era técnico metalúrgico, resultando em fracasso as suas tentativas de produzir ferro em Ipanema. Dessa maneira, Varnhagen, em 1815, assume a direção da fábrica onde os suecos já haviam gasto cerca de 120:000\$000, até 1814, para produzir apenas 200 arrobas de ferro de má qualidade (33). Após a saída de Hedberg, e até a retirada de Varnhagen, foram gastos na fábrica cerca de 100:350\$479, tendo sido produzidas nesse período (1815-1821) 16.085 arrobas de ferro em barras, 18.087 arrobas de ferro gusa e 12.589 arrobas de obras fundidas (diversos) totalizando uma soma de 73:061\$307 (34). Isso, à primeira vista, revelaria ter o empreendimento causado prejuízos mesmo no seu segundo período, tendo, após a saída de Varnhagen da sua direção, em 1821, iniciado sua longa decadência, passando por uma fase de modernização e atividade mais intensa durante a Regência de Feijó, até ter sido fechada em 1895 (35).

Contudo devemos nos recordar que em se tratando de um investimento de certo vulto, a amortização dos gastos, com a construção e equipamentos deveria ser feita em um período mais longo e que em 1821 a fábrica estaria apenas no início de suas atividades produtivas

(31). — Mendonça (M. C.), *op. cit.*, pp. 154, 196-197 e 216.

Note-se ainda que: O plano para a construção da estrada da Fábrica de Ferro do Morro do Pilar à bacia do Rio Doce, pretendida por Câmara, permaneceu suspenso, aguardando decisão de D. João VI. Mendonça (M. C.), *op. cit.*, pp. 420-426.

"A fabricação de ferro desenvolveu-se em toda a província, graças, sobretudo, ao meu esforço. Foram instaladas cerca de 30 fábricas pequenas, produzindo cada uma 100 a 400 arrobas anuais, o que constituía, portanto, enorme prejuízo para a grande fábrica" (Fábrica do Pilar). Ainda, segundo Eschewege, o mercado da província era pequeno. Minas Gerais possuía uma população de 500 mil habitantes... seu consumo atingia uma média anual de 7.339 arrobas de ferro e 1.376 arrobas de aço. Eschewege (W. L.), *op. cit.*, pp. 440 e 442.

(32). — Ipanema estava a 2,5 léguas de Sorocaba, sendo que as forjas estavam instaladas na Montanha de Araçoiaba, de onde era retirado o minério, que era encontrado à flor da terra. Saint Hilaire (A.), *Viagem à Província de São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1940, pp. 256-257.

(33). — Apenas três membros da equipe de Hedberg conheciam o seu ofício e na expressão de Varnhagen "serviam para alguma coisa". Eschewege (W. L.), *op. cit.*, pp. 367-375.

(34). — Eschewege (W. L.), *op. cit.*, p. 413.

(35). — Eschewege (W. L.), *op. cit.*, p. 415; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, pp. 448; Saint Hilaire (A.), *Viagem à Província de São Paulo*, pp. 261-262.

propriamente ditas (a primeira fusão nos altos fornos foi realizada em 1/11/1818) necessitando ainda do amparo de recursos públicos e/ou dos acionistas antes de atingir uma fase de crescimento e vida auto-sustentados (36). Além do ferro em barra, Ipanema fundia (produzia) canhões e suas balas e moendas para engenhos de açúcar, fabricando também machados, picaretas, enxadas e cravos para ferrar animais (37). Em fins de 1811, Eschewege iniciou a construção de sua Fábrica de Ferro (Fábrica Patriótica) na região do Prata, a oito léguas de Vila Rica e próxima de Congonhas do Campo. Essa fábrica, que contava com um capital de 4:000\$000 começou a funcionar em fins de 1812, quando no mês de dezembro foi forjado o seu primeiro ferro. Constituiu-se num empreendimento mais modesto que os descritos anteriormente, possuindo apenas quatro fornos pequenos, duas forjas de ferreiro, um malho e um engenho de socar, tendo produzido 8.195 arrobas de ferro num período de sete anos (1813/1820). O próprio Eschewege argumenta ter optado por fornos pequenos devido ao fato de ter acesso a um minério de ferro de alto teor (80% a 90% de ferro) e que era gratuito, da construção desses fornos não exigir muitas despesas e da pretensão bastante realista, dadas as dificuldades de transporte então existentes, dos acionistas de apenas abastecer as zonas vizinhas (38). Essa fábrica que funcionou até 1822, produziu lucros que, em 1820, atingiram a importância de 1:033\$926 (39).

(36). — Assim como no Pilar, em Ipanema procurou-se adotar processos mais modernos e em maior escala, de produção de ferro, com a utilização de altos fornos, como podemos ver pela descrição que nos oferece Saint Hilaire: “Em resumo, as forjas de Ipanema compõem-se (1820) de dois altos fornos, cada um com seu fole de madeira; oito refinações; dois pulverizadores de pilões; dois martinets (martelos-pilões); quatro fornos catalães; um aparelho para perfurar canhões; uma roda com seu moinho; um moinho para farinha; uma serra mecânica e um enorme forno para cal, que, em fins de 1819, ainda não estava concluído. Existem no estabelecimento 17 rodas postas em movimento pela força da água”; Saint Hilaire (A.), *Viagem a Província de São Paulo*, pp. 257 e 260.

(37). — Saint Hilaire (A.), *Viagem à Província de São Paulo*, p. 260.

(38). — Existia uma grande diferença entre esse empreendimento (de Eschewege) e o de Câmara, na medida em que este último pretendia também resolver o problema do transporte a fim de usar “tecnologia moderna” na produção do ferro.

Os acionistas da Fábrica Patriótica estavam, apenas, submetendo-se às condições existentes, de falta de um sistema de transportes adequado, no país, como podemos ver através do texto, transcrito abaixo, de declarações de um outro fabricante de ferro em Minas Gerais: O Capitão (Manuel José Alves Pereira, proprietário das forjas de Bom Fim) asseverava que podia fundir por dia 40 ou 50 arrobas de ferro, mas acrescentava que não encontraria saída para essa quantidade, por causa de falta de estradas e comunicações. Se fosse possível tornar navegável o Arassuaí acima de Barra Suja, as forjas de Bom Fim, já tão florescentes, tornar-se-iam extremamente produtivas; Saint Hilaire (A.), *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, 2^o vol. p. 237.

(39). — Eschewege (W. L.), *op. cit.*, pp. 419-430.

Fora esses empreendimentos, já mencionamos a existência de pequenos estabelecimentos produzindo ferro, principalmente em Minas Gerais, que aproveitavam-se da experiência e mesmo de métodos e técnicas utilizados pelos empreendimentos maiores, como os de Eschewege e do Intendente Câmara. Fabricavam também instrumentos, como machados e machadinhas, além de ferraduras e mesmo espingardas que eram produzidas a partir de matéria prima local, no Valão da Penha, perto de Itabira (40). Além disso, existia, na cidade de São Paulo, uma Fábrica de Armas que, possuindo cerca de 60 operários, produzia fuzis, com ferro proveniente da Fábrica de Ipanema. Essas armas, que eram de boa qualidade, ficavam um pouco mais baratas que as importadas da Europa, o que já nos parece uma vitória, principalmente tendo em vista as condições de mercado pequeno e da escassez de mão-de-obra características da época (41). A fábrica, ainda, só podia realmente contar com os operários nacionais, pois a maior parte dos seus dez mestres alemães, segundo Saint Hilaire, havia se entregado ao vício da embriaguês e já se tornara, por ocasião da sua visita, quase inútil. Entretanto, o mesmo autor conta-nos que essa manufatura de armas ainda existia em 1820, sendo mantida pela vontade firme do capitão-general e recursos da fazenda real.

Deve-se, contudo, notar que o local de instalação da fábrica não era o mais conveniente, pois devido à falta de água, os canos dos fuzis tinham que ser perfurados manualmente, indicando-nos que não se procurou uma localização adequada à fábrica, que possivelmente teria melhores condições de funcionamento junto à usina de Ipanema que na cidade de São Paulo (42).

Vemos, então, que a implantação de uma indústria de ferro moderna não teve sucesso no Brasil, o que viria afetar indústrias que o

(40). — Eschewege (W. L.), *op. cit.*, p. 342; Saint Hilaire (A.), *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, 1º vol., pp. 238, 247, 250; 2º vol., p. 236.

(41). — Saint Hilaire (A.), *Viagem à Província de São Paulo*, p. 182; Spix (J. B.) & Martius (C. F. P.), *Viagem pelo Brasil*, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1938, vol. I, pp. 212-213.

(42). — “Depois da batalha de Iena, o governo português, querendo estabelecer em Lisboa uma fábrica de armas, de fuzis especialmente, contratou operários da manufatura real de Spandau, que então estavam desocupados. Quando D. João VI estabeleceu-se no Brasil, esses operários vieram para o país, permanecendo alguns anos no Rio de Janeiro, quase sem nada fazer, e, por fim, foram encaminhados para São Paulo, onde, na ocasião de minha viagem encontravam-se desde três anos...” “... ao tempo da minha viagem, a mesma (a nova fábrica) se achava em plena atividade; entretanto, desde a instalação, só havia produzido 600 fuzis”; Saint Hilaire (A.), *Viagem à Província de São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1940, pp. 181-182.

utilizassem como matéria-prima, como parece ter sido o caso da indústria de construção naval já na quarta década do século, quando tem início a revolução náutica. Esta teria como um dos seus principais aspectos a construção de navios de ferro substituindo os de madeira que, além de terem o seu comprimento limitado a 60 metros, eram de manutenção difícil e muito pesados, o que levou Simonsen a dizer:

“Após 1837, quando se começaram a construir barcos de ferro, foram sucessivamente se fechando os estaleiros que o Brasil possuía para construções navais e que tanto tinham produzido no passado, acabara a era da madeira, iniciando-se a do ferro” (43).

Em Vila Rica, além de uma fábrica de louça, havia, demonstrando, uma outra vez, a preocupação de D. João VI com problemas de defesa nacional, uma fábrica de pólvora, do Governo, que, juntamente com a do Rio de Janeiro (também do Governo), consumiam o salitre produzido na Província de Minas Gerais. Nesse mister, elas eram ajudadas pelos fabricantes clandestinos do interior de Minas e que faziam concorrência à fabricação régia (44). Entretanto, cabe-nos agora tratar de uma manufatura que, se devidamente protegida, poderia ter desencadeado um processo de industrialização relativamente duradouro no período que estudamos. Tal era o caso da indústria têxtil que, devido ao alto valor específico do seu produto e do seu relativo pequeno peso e volume, possuía melhores condições para se desenvolver num país onde os meios de transporte eram caros e ineficientes.

Já vimos que, após a aplicação das medidas do alvará de 1785, restou no Brasil somente a produção de tecidos grossos, destinados a vestir os escravos e utilizados em enfiamento e empacotamento de fazendas e usos semelhantes (45). Em ofício de 12 de julho de 1788, dando conta do cumprimento do referido alvará, o vice-rei do Brasil relata o decepcionante resultado da apreensão de apenas treze teares, que deveriam ser remetidos à Metrópole, comprovando a existência, em fins do século XVIII, de produção de, praticamente, apenas tecidos

(43). — Mauro (F.), *História Econômica Mundial*. 1790-1970, Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1973, p. 200; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, p. 449.

Entre 1830 e 1860, os americanos conheceram, como os europeus, a revolução náutica do século XIX: generalização do cálculo da longitude com a ajuda do cronômetro de precisão, substituição da madeira pelo ferro na construção de navios, substituição da vela pelo vapor como fonte de energia, aumento do tamanho e do número de navios; Mauro (F.), *op. cit.*, p. 187.

(44). — Saint Hilaire (A.), *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas*, 1º vol., p. 140; 2º vol. pp. 17, 260 e 261.

(45). — Alvará de 5-1-1785.

dos grossos no país e que a fabricação de tecidos finos estaria, ainda, na ocasião da proibição, em fase inicial de implantação (46).

A atenção dispensada a esse setor pela política de D. João VI foi excessivamente tímida e praticamente ocorreu só a partir de 1815, ano em que a Junta de Comércio encomendou, em Lisboa, uma máquina de fiar, que chegou alguns meses depois.

Entretanto, a implantação de uma fábrica integrada, pelo Governo, só ocorreu em 1819, com o estabelecimento de uma fição e tecelagem junto à Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro, numa chácara que, em 1822, seria mandada avaliar, juntamente com as máquinas da fábrica, para venda em hasta pública (47). Em todo o país existiam no período 1808/1820, podendo ser citadas como pertencentes à incipiente indústria textil brasileira, quatro fábricas de galões de algodão e seda, fundadas em 1812 e 1813; uma fábrica de estamparia fundada em 1820; uma fição e tecelagem em São Paulo, montada em 1813 sob os auspícios da Real Junta de Comércio e trabalhando até 1820; grande produção artesanal e doméstica de tecidos de algodão e lã em Minas Gerais. Existiam também as fábricas: de Vila Rica, montada em 1815, com um capital de 4:800\$000, e de Registro que trabalhavam lã e algodão, além de fornecer fardamentos para o corpo de polícia do Rio de Janeiro. A Capitania de Minas Gerais, em 1818, “exportou” 1.242.343 varas de tecidos de algodão, em sua maioria oriundas daquelas duas fábricas, enquanto que, também, o Espírito Santo contribuía, com tecidos grossos de algodão, para o abastecimento do Rio de Janeiro e, no Maranhão, existiam cerca de 230 teares de algodão (48).

Porem, a produção não conseguia se desenvolver satisfatoriamente, a princípio, devido à penetração de tecidos de algodão da Índia, em cujo comércio os portugueses estavam altamente interessados e que, devido ao seu baixo preço, deslocavam os próprios tecidos ingleses. Isso dava origem a uma compartimentação do mercado em três setores, de maneira que, somente a Corte e a alta classe podiam consumir os tecidos ingleses, devido ao seu alto preço, enquanto o resto do povo livre consumia tecidos da Índia e os tecidos nacionais seriam utilizados para embalagem e para vestir os escravos. Tanto os comerciantes como os agricultores que pretendiam manter suas exportações

(46). — Novais (F. A.), *A Proibição das Manufaturas no Brasil e a Política Econômica Portuguesa do fim do Século XVIII*, “Revista de História”, nº 67, julho-setembro de 1966, p. 162.

(47). — Luz (N. V.), *A Política de D. João VI e a Primeira Tentativa de Industrialização do Brasil*, “Anais do III Simpósio dos Professores Universitários de História”, São Paulo, 1967, pp. 493-494.

(48). — Lima (H. F.), *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, pp. 166-167.

de algodão para a Inglaterra estavam de acordo em manter esse estado de coisas, em prejuízo, naturalmente, da produção nacional de tecidos (49). Essa situação iria sofrer relativa mudança após 1815, com o declínio no comércio de tecidos indianos, possibilitando, contudo, apenas as tímidas iniciativas tomadas pelo governo de D. João VI, examinadas acima (50). Esses tecidos de algodão indiano, que eram importados e estavam na moda durante os séculos XVII e XVIII na Inglaterra e Europa, graças à revolução industrial, acabaram por ser eliminados do mercado pela produção textil inglesa, num processo que se acelera após o término das guerras napoleônicas e o retorno daquele país à economia de paz e à intensificação de seu comércio com a Ásia. Em 1857, quando foi suprimida a Companhia das Índias, o artesanato indiano morria definitivamente e as exportações inglesas de tecidos de algodão para a Índia cresceram de praticamente zero em 1800 para uma média anual de £ 4.300.000 no período 1851/55 (51).

Uma vez eliminado o concorrente indiano, o seu lugar foi preenchido pelos tecidos ingleses que, graças ao tratado de 1810, gozavam condições excepcionalmente favoráveis para penetrar no mercado brasileiro. Dessa maneira, a ausência de mercado protegido e de incentivos coerentes e significativos à produção não permitiria o desenvolvimento dessa indústria nas quatro primeiras décadas do século XIX. Verificou-se que mesmo aquelas tímidas iniciativas do Governo de D. João não subsistiriam ao término de sua estada no país e a supressão de privilégios, devido à maior penetração da doutrina do livre cambismo e do tratado, assinado com a Inglaterra em 1810, que seria mantido para a nova nação independente através do tratado de 1827 (52).

Por outro lado, procurou o “Governo Português no Brasil” desenvolver a agricultura, sempre tendo em vista, antes, as possibilidades de exportação que o desenvolvimento interno. Assim procurou-se desenvolver a cultura da moscadeira, da canforeira, do abacate, do cravo, da canela e do chá, e mesmo culturas como da vinha, amoreira e

(49). — Luz (N. V.), *A Política de D. João VI e a Primeira Tentativa de Industrialização do Brasil*, pp. 494-497.

(50). — O comércio de tecidos indianos envolvia interesses dos comerciantes e das indústrias de tinturaria e estamperia no Brasil e principalmente Portugal. Apenas parte dos tecidos eram consumidos na América Portuguesa, sendo parte reexportada para outras nações e domínios africanos; Luz (N. V.), *A Política de D. João VI e a Primeira Tentativa de Industrialização do Brasil*, p. 496.

(51). — Clough (S. B.) e Cole (C. W.), *Economic History of Europe*, D. C. Heath and Company, Boston, 1946, pp. 262-264; 400-464; Mauro (F.), *História Econômica Mundial, 1790-1970*, Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1973, pp. 128-129.

(52). — Manchester (A. K.), *Preeminência Inglesa no Brasil*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1973, pp. 182-183.

oliveira, antes proibidas para não prejudicar as da Metrópole. O café, que havia sido introduzido no Pará em 1727 e alcançado a capitania do Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII passa a ser promovido pelo próprio Príncipe Regente e fidalgos da Corte, que estimulavam seu uso e plantio (53). Além disso procurou-se, também, desenvolver, embora timidamente, o sistema de transporte. Entretanto, a nota de destaque, e permanente, em quase todas as medidas adotadas pelo Governo foi o desenvolvimento de atividades de exportação de produtos coloniais ou auxiliares desta. O pensamento econômico está voltado para a formação e crescimento de uma economia comerciante e exportadora de produtos primários (54). As atividades industriais foram imprimidas na medida em que pudessem suprir certas necessidades de defesa militar, dando, ao Governo, maior liberdade de manobra. Ora com a volta da sede do Governo para Lisboa, essas necessidades diminuem, decorrendo daí o abandono de atividades e/ou do auxílio e estímulo que elas recebiam. Ocorre, então, a decadência e abandono das fábricas de ferro, de armas e manufaturas de um modo geral.

Todavia, devemos ainda nos lembrar que Portugal, e portanto também a sua maior e mais rica colônia, estava ligado à Inglaterra, sendo a sua economia subsidiária daquela, o que, em linguagem moderna, quer dizer, que Portugal era uma nação dependente e sua economia, em grande parte, controlada pelos ingleses (54). Essa situa-

(53). — Lima (H. F.), *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1970, pp. 131, 174; Simonsen (R. C.), *Evolução Industrial do Brasil e outros Estudos*, Companhia Editora Nacional/EDUSP, São Paulo, 1973, pp. 176-177.

(54). — Essa política é apoiada pelos comerciantes portugueses que viviam o comércio de tecidos com a Ásia e pelos agricultores brasileiros beneficiados pela conjuntura internacional que favorecia os produtos tropicais de exportação. Ver Luz (N. V.), *A Política de D. João VI e a Primeira Tentativa de Industrialização no Brasil*, in "Anais III Simpósio dos Professores Universitários de História", Franca, São Paulo, 1967, pp. 496-497.

(54). — Pelos tratados de 1642, 1654 e 1661, a Inglaterra garantiu a sua posição privilegiada no comércio português. Mais tarde, pelo Tratado de Methuen (1703), Portugal ligou-se mais firmemente a esse país, que teria na primeira década do século XVIII, praticamente se apoderado do comércio de Portugal. O Marquês de Pombal procurou reduzir essa dependência, tentando inclusive recuperar o comércio de vinho das mãos dos ingleses e desenvolver a produção agrícola e manufatura do país nos anos 1750-1777, reduzindo inclusive o comércio com a Inglaterra. Entretanto, em 1772, apenas a Rússia, os Estados Unidos e a Itália vendiam mais mercadorias para a Inglaterra do que Portugal em 1793. O fechamento do mercado francês à Grã-Bretanha provocou um aumento nas transações comerciais entre Londres e Lisboa. A Inglaterra, em guerra com a França, reaproxima-se de seu antigo aliado, voltando a inibir o seu desenvolvimento com a sua hegemonia e controle do comércio, para, a partir da última década do século XVIII, usufruir do algodão e das provisões do Brasil, agora mais importantes que a provisão de vinho do tratado de Me-

ção teria que ser transplantada para a Colônia por ocasião da transferência da sede do Governo, explicitando-se, em sua forma jurídica, no Tratado de 1810. Esse tratado, que deveria ser perpétuo, sancionava a supremacia britânica sobre o Império Português e particularmente sobre a sua região mais rica. Ele permitiu aos ingleses obterem ou recuperarem e estenderem para o Brasil, vantagens (já perdidas na prática pela ação de Pombal) como o juízo privativo. Também obtiveram tarifas de importação no Brasil (15% *ad valorem*) inferiores às que pagavam os produtos de outras nações (24%) e mesmo aquelas pagas pelas próprias mercadorias portuguesas (16%). Ao mesmo tempo conseguiram os ingleses que os produtos brasileiros, concorrentes com os de suas colônias, pudessem entrar nos Domínios Britânicos apenas para serem reexportados. Dessa maneira, esses espertos negociantes conseguiam eliminar um possível concorrente em seus mercados internos, ao mesmo tempo que participavam do ganho da reexportação, recebendo, além dos direitos e despesas de reexportação e taxa de armazenagem, muito provavelmente taxas de transporte até o porto britânico e deste para o porto estrangeiro importador. A recíproca liberdade de comércio e navegação estabelecida no tratado iria realmente beneficiar o país que tivesse comércio e marinha mais desenvolvidos, isto é, a Inglaterra, pois dificilmente um comerciante português conseguiria se estabelecer nesse país. Por outro lado, a decadente marinha portuguesa nunca poderia competir com a britânica. Contudo devemos nos recordar que, de maneira geral, os produtos coloniais do Império Britânico tinham o seu mercado natural nas suas ilhas européias, constituindo os produtos industrializados aqueles que os ingleses estavam interessados em vender no Brasil e outros domínios portugueses. Além disso, a Inglaterra conseguiu, sem nada conceder em troca, portos livres em Santa Catarina (que serviria de entreposto para o comércio da região do Rio da Prata) e em Goa, permitindo somente a comercialização em seus territórios de mercadorias que não eram produzidas em seu Império, como por exemplo, o algodão e o vinho (55).

Dessa maneira a Grã-Bretanha eliminou a possibilidade de outra nação, como os Estados Unidos da América, por exemplo, de penetrarem no mercado brasileiro (56). Garantia a venda de suas merca-

thuen. Por outro lado, essa Colônia da América do Sul possuía um mercado considerado pelos ingleses, mais importante que o português, na segunda metade do século XVIII. Ver Manchester (A. K.), *Preeminência Inglesa no Brasil*, Editora Brasiliense, pp. 37, 48, 49, 53, 59, 60 e 61.

(55). — O Tratado de 1810 com a Inglaterra, Carta de Lei de 26-2-1810, artigos II a VII; X; XV; XVI; XX a XXIII; XXXII. In Pinto de Aguiar, *A Abertura dos Portos do Brasil*; Livraria Progresso Editora, Salvador, 1960, pp. 131-155. Simonsen, (R. C.), *História Econômica do Brasil*, pp. 396 e 402.

(56). — “Finalmente o regime exclusivo outorgado às manufaturas da Grã-Bretanha arredava a contingência de se entabularem outras ligações mer-

dorias que eram transportadas em navios ingleses e vendidas no Brasil por comerciantes da mesma nacionalidade, o que significa que se mercado, pelo menos até o momento em a vantagem da tarifa redu-aquela nação tornou-se senhora de maneira absoluta e ascendente des-zida (15%) foi estendida a outros países que, juntamente com aquela que entretanto manteria a sua hegemonia durante todo século XIX, iriam partilhar o mercado consumidor brasileiro (57).

Esse tratado impedia a adoção de medidas protetoras de uma industrialização nascente através do aumento da tarifa e portanto de um encarecimento do produto similar estrangeiro e consolidava o domínio e controle inglês sobre o comércio brasileiro de importação e exportação e mesmo varejista. Ele, portanto, tirava liberdade de manobra do Governo local para adotar uma política econômica autônoma, também limitava a própria renda do Governo, criando-lhe problemas financeiros praticamente insolúveis e forçando-o a recorrer a empréstimos externos, uma vez que, a fonte principal de sua receita, era constituída de impostos, sobre importações, arrecadados.

Naturalmente a desvalorização externa da moeda, isto é, o aumento da taxa de câmbio, provocando um aumento dos preços dos produtos importados concedia certa proteção à produção nacional. Contudo, esse aumento atingia da mesma forma todos os produtos importados, equipamentos, matérias-primas e bens de consumo direto, não permitindo uma discriminação em favor daqueles produtos cuja proteção fosse necessária (58).

Por outro lado a simples alteração do valor externo da moeda nacional, além de encarecer indiscriminadamente todos os produtos importados, implicava em aumento da renda dos exportadores, que eram estrangeiros, e produtores de mercadorias de exportação. Aumentava ou se mantinha, portanto, a capacidade de importar e de consumo das classes de maior renda, enquanto que aquelas de menor renda tinham que reduzir seu consumo. Isso naturalmente significaria uma aceleração do processo de concentração da renda, que iria se traduzir, dentro de um mercado mais restrito, num aumento do consumo

cantis, com os Estados Unidos, por exemplo, cujas indústrias entravam, por esse tempo, a florescer e, por ventura, estariam no caso de alimentar o mercado brasileiro com alguns artigos mais em conta ou mais apropriados às suas exigências"; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, p. 401.

(57). — "Só em 1826 foi estendida à França e, em 1828, às outras ações, a igualdade de direitos pagos (tarifa 15%) pelas importações inglesas"; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, p. 403.

(58). — Ver Furtado (C.), *Formação Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1974, pp. 93-98; Luz (N. V.), *A Política de D. João V e a Primeira Tentativa de Industrialização no Brasil*, in "Anais do III Simpósio dos Professores Universitários de História", (Franca), São Paulo, 1967, p. 488.

de mercadorias de luxo. Criava-se, portanto, uma situação que, em termos de desenvolvimento econômico, seria negativa, dada a necessidade de um mercado amplo, permitindo produção em grande escala de bens de uso comuns, que esse processo requer.

Naturalmente, hoje poderíamos pensar na possibilidade de adoção de taxas de câmbio diferenciadas em diversas “categorias de câmbio” (59). Contudo, na época, isso parece-nos não ter sido possível (nem os ingleses permitiriam seu uso), pois desconheciam-se essa noção e a própria doutrina econômica liberal, através de um processo de difusão de ideologia, aliada ao comércio do país, dominado por mercadores ingleses, tratava de impossibilitar a visualização clara e racional do problema. Isso quer dizer, que a difusão da ideologia liberal e controle do comércio brasileiro pelos ingleses colocavam o país numa situação de dependência econômica e, portanto, de subordinação aos interesses da economia dominante, isto é, da Inglaterra.

Alem do “Tratado de Comércio e Navegação”, também foi assinado um de “Amizade e Aliança”, onde o Governo Português se comprometia a permitir aos ingleses, a compra e corte de madeira nas florestas do Brasil e a abastecer frota inglesa que viesse em seu socorro, proibia o estabelecimento da Inquisição na América Portuguesa e concordava com a abolição gradual do tráfico de escravos (60).

Nesses como em outros tratados, a grande mercadoria que a Grã-Bretanha oferecia em troca de tantos favores era ainda a proteção ao Reino de Portugal e à Dinastia de Bragança.

Vemos então que D. João VI, vindo para o Brasil, assumiu a direção e responsabilidade, em alguns casos, ampliando-as, de mudanças que já vinham se realizando e/ou estavam prestes a se desenvolver com maior envergadura. Entretanto, a sua política dúbia, fraca e limitada (a problemas imediatos de defesa) faz com que essas iniciativas não prosperem na medida em que deixa predominarem os interesses dos agricultores, comerciantes e ingleses (61).

(59). — “A única alternativa a esse imposto era taxar as exportações, o que numa economia escravista significa cortar os lucros da classe de senhores da grande agricultura”. (Contudo) “Foi introduzido um imposto de 8% ad valorem às exportações, na etapa de maiores dificuldades fiscais”; Furtado (C.), *Formação Econômica do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1974, p. 96.

(60). — Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, pp. 397-398.

(61). — O próprio D. João VI traça os limites de sua ação aos problemas de formação de uma infra-estrutura para sustentar temporariamente a nova sede do Governo Português e de defesa nacional, como podemos ver no trecho do seu manifesto de 7 de março de 1810, sobre o Tratado de Comércio com a Grã-Bretanha: “Obrigado pelas imperiosas circunstâncias de que infelizmente guardareis por longos anos a mais triste lembrança, a separar-me por algum tempo de vós, e a transportar a sede do Império temporariamente para

Faltou-lhe a visão ou a coragem e/ou condições de enfrentar a nova realidade com que se defrontava, isto é, que na América poderia construir uma nação forte e sem as preocupações de defesa militar que tanto afetavam o seu território europeu (62).

As condições favoráveis à economia brasileira de exportação, propiciadas pela guerra, cessam em torno de 1815. Por outro lado, as atividades manufatureiras estabelecidas, pelo Príncipe, começam a definir pela falta de mercado protegido e ajuda do Governo, já nos seus últimos anos de residência no Brasil, vindo a desaparecer ou ter uma existência intermitente e vegetativa após a sua partida, deixando como herança nefasta e inibidora o “domínio” inglês para aqui transplantado juntamente com a chegada da Família Real, reconhecido e aumentado com a assinatura dos Tratados de 1810.

* * *

*

BENEDICTO HELOIZ NASCIMENTO. — Nasceu em Jacaré, São Paulo. Economista formado pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, tendo obtido, na sua Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas,

outra parte dos meus domínios, enquanto não há meio de parar a torrente devastadora da mais ilimitada ambição, foi necessário procurar elevar a prosperidade daquelas partes do Império livres da opressão, a fim de achar não só meios de satisfazer aquela parte dos meus vassallos, onde vim estabelecer-me, mas ainda, para que eles pudessem concorrer às despesas necessárias para sustentar o lustre e esplendor do trono, e para assegurar a sua defesa contra a invasão de um poderoso inimigo. Para esse fim, e para criar um Império nascente, fui servido adotar os princípios mais demonstrados de sã economia política, quais o da liberdade e franqueza do comércio, o da diminuição dos direitos das Alfândegas, unidos aos princípios mais liberais, e de maneira que, promovendo-se o comércio, pudessem os cultivadores do Brasil achar o melhor consumo para os seus produtos, e que daí resultasse o maior adiantamento na geral cultura, e povoação deste vasto território do Brasil, que é o essencial modo de o fazer prosperar, e de muito superior ao sistema restrito e mercantil, pouco applicavel a um país onde mal podem cultivar-se por ora as manufaturas, exceto as mais grosseiras, e as que seguram a navegação e a defesa do Estado”. Transcrito de Pinto de Aguiar, *A abertura dos Portos do Brasil*, Livraria Progresso Editora, Salvador, 1960, pp. 163-164.

(62). — “Depois pela sua situação geográfica, distância dos centros de intrigas políticas, magnitude territorial, dispersão dos núcleos de povoação, não era o Brasil um país que tivesse de recear pela sua independência, tanto quanto acontecia com Portugal, sempre ameaçado de absorção pela vizinha Espanha: daí, a desnecessidade de fazer favores comerciais por motivos políticos”; Simonsen (R. C.), *História Econômica do Brasil*, p. 401.

o grau de Doutor em Ciências (História). Foi pesquisador do Instituto de Administração da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, transferindo-se posteriormente para o Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas onde é professor. Publicou artigos: “Política de Implantação da Indústria Automobilística na América Latina” e “Desenvolvimento Econômico: problemas conceituais e regionais”.