



Nial Ferguson

IMPÉRIO

Como os britânicos fizeram
o mundo moderno

CRÍTICA

TRECHO ANTECIPADO PARA DIVULGAÇÃO. VENDA PROIBIDA

Niall Ferguson

IMPÉRIO

Como os britânicos fizeram
o mundo moderno

Tradução

Marcelo Musa Cavallari

CRÍTICA

TRECHO ANTECIPADO PARA DIVULGAÇÃO. VENDA PROIBIDA

Copyright © Niall Ferguson, 2003

Copyright © Editora Planeta do Brasil, 2010, 2017, 2021

Todos os direitos reservados.

Título original: *Empire*

Revisão: Tulio Kawata e Ana Paula Felipe

Capa: Vitor Gentil

Imagem de capa: Photo12/UiG/Getty Images

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO
ANGÉLICA ILACQUA CRB-8/7057

Ferguson, Niall

Império: como os britânicos fizeram o mundo moderno
/ Niall Ferguson; tradução de Marcelo Musa Cavallari. – 3.
ed. - São Paulo: Planeta do Brasil, 2021.

432 p.

ISBN 978-65-5535-434-8

Título original: *Empire*

1. Civilização moderna I. Título II. Cavallari, Marcelo
Musa

21-2300

CDD: 909

Índices para catálogo sistemático:

1. Civilização moderna

2021

Todos os direitos desta edição reservados à
EDITORA PLANETA DO BRASIL LTDA.

Rua Bela Cintra, 986 – 4º andar

01415-002 – Consolação – São Paulo-SP

www.planetadelivros.com.br

faleconosco@editoraplaneta.com.br

TRECHO ANTECIPADO PARA DIVULGAÇÃO. VENDA PROIBIDA

Sumário

Introdução	9
1. Por Que os Britânicos?	26
2. A Peste Branca	76
3. A Missão	134
4. Estirpe Celeste	182
5. Força Maxim	238
6. Império à Venda	309
Conclusão	376
Agradecimentos	393
Bibliografia	395
Índice Remissivo	410
Lista de Imagens	425

I

Por Que os Britânicos?

Por que meios os europeus são poderosos assim, ou por que, já que eles podem ir à Ásia e à África comerciar ou conquistar, os asiáticos e os africanos não podem invadir suas costas, estabelecer colônias em seus portos e ditar as leis aos seus príncipes naturais? O mesmo vento que os leva de volta poderia nos levar para lá.

SAMUEL JOHNSON, *Rasselas*

Em dezembro de 1663, um galês chamado Henry Morgan navegou oitocentos quilômetros até o Caribe para realizar um ataque espetacular a um posto avançado espanhol chamado Gran Grenada, ao norte do lago Nicarágua. O objetivo da expedição era simples: encontrar e roubar ouro espanhol – ou qualquer outro bem móvel. Quando Morgan e seus homens chegaram a Gran Grenada, conforme relatou o governador da Jamaica em um despacho para Londres, “dispararam uma salva de tiros, destruíram dezoito canhões grandes tomaram a casa do intendente, onde estavam todas as armas e munições deles, trancaram na igreja principal trezentos prisioneiros dentre os melhores homens deles [...] saquearam por dezesseis horas, libertaram os prisioneiros, afundaram todos os navios e depois vieram embora”. Foi o início da mais extraordinária onda de ataques para esmagar e depois pegar tudo do século XVII.

Nunca deve ser esquecido que foi assim que o Império Britânico começou: com um redemoinho de violência e ladroagem marítimas. Ele não foi concebido por imperialistas conscientes, desejosos de estabelecer o domínio britânico sobre terras estrangeiras, ou colonos esperançosos por construir uma nova vida além-mar. Morgan e seus companheiros “bucaneiros”¹ eram ladrões tentando roubar os ganhos do Império dos outros.

Os bucaneiros se autodenominavam “Confrades da Costa” e tinham um sistema complexo de divisão de lucros, incluindo apólices de seguro por feri-

mentos. Essencialmente, no entanto, eles se dedicavam ao crime organizado. Quando Morgan liderou outro ataque contra a cidade espanhola de Portobello, no Panamá, em 1668, voltou com tantos despojos – no total, um quarto de milhão de peças de oito – que as moedas viraram dinheiro legal na Jamaica. Isso somava 60 mil libras com apenas um ataque. O governo britânico não só tolerava a atividade de Morgan, como positivamente o encorajava. Vista de Londres, a pirataria era uma forma barata de travar uma guerra contra o principal inimigo europeu da Inglaterra, a Espanha. Efetivamente, a Coroa licenciava piratas como “corsários”, legalizando suas operações em troca de uma parte dos ganhos. A carreira de Morgan foi um exemplo clássico da forma como o Império Britânico começou, usando mercenários empreendedores tanto quanto forças oficiais.

Os Piratas

Acreditava-se que o Império Britânico tivesse sido conquistado em “um acesso de distração”. Na verdade, a expansão da Inglaterra não foi nem de longe sem intenção: foi um ato consciente de imitação. Historiadores econômicos muitas vezes pensam na Inglaterra como “a primeira nação industrial”. Mas, na corrida europeia por império, os ingleses largaram tarde. Foi só em 1655, por exemplo, que a Inglaterra adquiriu a Jamaica. Naquele tempo, o Império Britânico somava pouco mais do que um punhado de ilhas caribenhas, cinco *plantations* na América do Norte e uns poucos portos indianos. Cristóvão Colombo havia estabelecido as fundações do império americano da Espanha um século e meio antes. Aquele império causava inveja ao mundo, estendendo-se então de Madri a Manila e abrangendo o Peru e o México, os territórios mais ricos e mais populosos do continente americano. Até mais extenso e não menos rentável era o império português, que se espalhava para além das ilhas atlânticas de Madeira e São Tomé até incluir o enorme território do Brasil e numerosos postos avançados de comércio na África Ocidental, Indonésia, Índia e até na China. Em 1493, o papa havia expedido uma bula dando o comércio nas Américas para a Espanha e o comércio na Ásia para Portugal. Nessa divisão do mundo, os portugueses tinham ficado com o açúcar, as especiarias e os escravos. Mas o que os ingleses mais invejavam era o que os espanhóis descobriram na América: ouro e prata.



Impérios coloniais europeus, c. 1750

Desde o tempo de Henrique VII, os ingleses sonhavam encontrar um “El Dorado” próprio, na esperança de que a Inglaterra também pudesse ficar rica com os metais americanos. Muitas vezes não deu em nada. O melhor que haviam conseguido fazer foi explorar suas habilidades como marinheiros para roubar dinheiro dos navios e dos assentamentos espanhóis. Já em março de 1496, em uma manobra claramente inspirada pela descoberta da América por Colombo em nome da Coroa espanhola três anos antes, Henrique VII concedeu uma carta-patente ao navegador veneziano John Cabot, dando a ele e a seus filhos

autoridade, faculdade e poder totais e livres para navegar a todas as partes, regiões ou costas do mar do leste, do oeste e do norte [para o sul não, para evitar conflitos com as descobertas espanholas], sob nossos estandartes, bandeiras e insígnias [...] para achar, descobrir e investigar quaisquer ilhas, países, regiões, províncias de pagãos ou infiéis, em qualquer parte do mundo localizados, que antes desse tempo fossem desconhecidos de todos os cristãos [...] e conquistar, ocupar e tomar posse de tais vilarejos, castelos, cidades e ilhas quaisquer por eles descobertos que possam conquistar, ocupar e tomar posse, como nossos vassalos, governadores terra-tenentes e representantes naquele lugar, adquirindo para nós o domínio, o título e a jurisdição desses mesmos vilarejos, castelos, cidades, ilhas e terras assim descobertos [...]

A inveja inglesa do império só ficou mais aguda depois da Reforma, quando os proponentes da guerra contra a Espanha católica começaram a argumentar que a Inglaterra tinha uma obrigação religiosa de construir um império protestante para fazer frente aos impérios “papistas” dos espanhóis e dos portugueses. O intelectual elizabetano Richard Hakluyt argumentava que, se o papa podia dar a Fernando e a Isabel o direito de ocupar “as ilhas e terras [...] que vocês tenham descoberto ou venham a descobrir” fora da cristandade, a Coroa inglesa tinha obrigação de “ampliar e fazer avançar [...] a fé de Cristo” em nome do protestantismo. A concepção inglesa de império foi, assim, formada em reação à da sua rival espanhola. O império da Inglaterra seria baseado no protestantismo, o espanhol repousava sobre o papismo.

Havia também uma distinção política. O império espanhol era uma autocracia, governada a partir do centro. Com o seu tesouro transbordando com a prata americana, o rei da Espanha podia acreditar ser possível aspirar ao domínio do mundo. Para o que mais servia todo aquele dinheiro, senão para aumentar a sua glória? Na Inglaterra, por comparação, o poder do monarca nunca se tornou absoluto; sempre foi limitado, primeiro pela aristocracia rica do país e depois pelas duas casas do Parlamento. Em 1649, um rei inglês até foi executado por ousar resistir às reivindicações políticas do Parlamento. Financeiramente dependentes do Parlamento, os monarcas ingleses muitas vezes tinham pouca opção além de contar com chefes de mercenários para lutar as suas guerras. No entanto, a fraqueza da Coroa inglesa escondia uma futura força. Exatamente porque o poder político estava mais amplamente distribuído, da mesma forma estava a riqueza. Os impostos só podiam ser cobrados com a aprovação do Parlamento. Quem tinha dinheiro podia, assim, estar razoavelmente seguro de que um governante absoluto não poderia apropriar-se dele. Isso acabaria por se mostrar um incentivo importante para empreendedores.

A questão crucial era, onde a Inglaterra deveria construir o seu império antiespanhol? Hakluyt havia tido um vislumbre das infinitas possibilidades através de um primo com o mesmo nome em 1589:

encontrei sobre a mesa [do meu primo] [...] um mapa universal: ele, vendo-me um tanto curioso, começou a instruir a minha ignorância, mostrando-me a divisão da terra em três partes de acordo com a descrição antiga, e depois de acordo com a melhor distribuição posterior em mais partes: apontou sua vareta para

todos os mares, golfos, baías, estreitos, cabos, rios, impérios, reinos, ducados e territórios conhecidos em cada parte, com uma declaração também sobre suas mercadorias especiais e necessidades particulares, de que, com o benefício do tráfico e do intercâmbio de mercadores, estão abundantemente supridos. Do mapa ele me levou à Bíblia, e, abrindo-a no salmo 107, dirigiu-me aos versículos 23 e 24, nos quais li que aqueles que vão para o mar em navios, e se ocupam nas grandes águas, veem as obras do Senhor e suas maravilhas no profundo etc.

Mas o que o primo não podia mostrar a ele era onde mais no mundo poderia haver reservas de prata e ouro ainda não reivindicado.

A primeira viagem registrada da Inglaterra com esse fim foi em 1480, quando um barco carregado de otimistas saiu de Bristol para procurar “a ilha Brasyll e a oeste da Irlanda”. Não há registro do sucesso do empreendimento; parece duvidoso. O navegador veneziano John Cabot (Zuan Caboto) fez uma travessia bem-sucedida do Atlântico saindo de Bristol em 1497, mas perdeu-se no mar no ano seguinte e, ao que parece, poucos na Inglaterra ficaram convencidos com a sua crença tipo Colombo de que havia descoberto um caminho para a Ásia (o destino pretendido da sua segunda expedição fatal era o Japão, na época conhecido como Cipango). É possível que navios anteriores de Bristol tenham atingido a América. Com certeza, já em 1501 o governo espanhol estava nervoso porque os conquistadores ingleses poderiam chegar à frente deles a alguma riqueza no Golfo do México – até armaram uma expedição para “parar a exploração dos ingleses naquela direção”. Mas, se os navegadores de Bristol como Hugh Elyot de fato cruzaram o Atlântico tão cedo, foi a Terranova que eles alcançaram, e o que encontraram não foi ouro. Em 1503, o Livro da Mordomia da Casa Real de Henrique VII registra pagamentos por “gaviões da ilha de Terranova”. As imensas reservas de bacalhau na costa de Terranova eram mais interessantes para a comunidade de mercadores de Bristol.

Foi o ouro que atraiu *Sir* Richard Greville à ponta mais austral da América do Sul – ou, como ele disse em sua petição de 1574, “a probabilidade de trazer um grande tesouro em ouro, prata e pérolas desses países para este reino, como trouxeram outros príncipes de regiões semelhantes”. Três anos depois, foi a mesma “esperança de ouro e prata” – sem mencionar “especiarias, drogas e cochonilha” – que inspirou a expedição de *Sir* Francis Drake para a América do Sul. (“Não há dúvida”, declarou Haklyut entusiasmado, “de que nós vamos sujeitar à Inglaterra todas as minas de ouro do Peru [...]”). As

expedições de Martin Frobisher em 1576, 1577 e 1578 foram todas igualmente em busca de metais preciosos. A descoberta e a exploração de “minas de ouro, prata e cobre” também estavam entre os objetivos da colonização da Virgínia, segundo as cartas patentes concedidas a Sir Thomas Gates e outros em 1606. (Ainda em 1607 havia um raio de esperança de que a Virgínia fosse “muito rica em ouro e cobre”). Era a *idée fixe* da época. A grandeza da Espanha, declarou Sir Walter Raleigh em *A descoberta do grande, rico e belo Império da Guiana, com uma relação da grandiosa e dourada cidade de Manoa (que os espanhóis chamam de El Dorado)* (1596), não tinha nada a ver com o “comércio de sacos de laranja de Sevilha [...] é o ouro indígena que [...] põe em perigo e perturba todas as nações da Europa”. Raleigh, no tempo devido, navegou para Trinidad onde, em 1595, atacou a base espanhola em San José de Oruña e capturou Antonio de Berrio, o homem que ele acreditava saber a localização de “El Dorado”. Sentado em um barco fedorento no delta do Orinoco, Raleigh lamentou: “Juro que nunca houve uma prisão na Inglaterra que possa ser considerada mais desagradável e repugnante – especialmente para mim, que há muitos anos sou alimentado e tratado de maneira muito diferente”.

Tudo teria valido a pena se alguém tivesse encontrado o metal amarelo. Ninguém encontrou. Tudo o que Frobisher trouxe para casa foi um esquimó, e o sonho de Raleigh de encontrar o “grande, rico e belo Império da Guiana” nunca se realizou. A coisa mais agradável que ele encontrou Orinoco acima não foi ouro, mas sim uma nativa (“em toda a minha vida nunca vi uma mulher mais formosa: tinha boa estatura, olhos escuros, gorda de corpo e uma fisionomia excelente [...] Vi uma dama na Inglaterra tão parecida com ela que, não fosse a diferença de cor, poderia jurar ser a mesma pessoa”). Perto da foz do rio Caroni, cataram um pouco de minério, mas não era ouro. Conforme relatou sua esposa, ele voltou a Plymouth “com o máximo de honra que um homem jamais poderia ter, mas poucas riquezas”. A rainha não ficou impressionada. Enquanto isso, a análise do minério encontrado na Virgínia por um entusiasmado Christopher Newport destruiu suas esperanças. Como Sir Walter Cope relatou a Lord Salisbury em 13 de agosto de 1607: “Outro dia nós enviamos a notícia de que havia ouro/ E hoje não podemos oferecer nem cobre/ É mais provável que a nossa descoberta se mostre uma Terra de Canaã do que uma terra de Ofir [...] No fim tudo virou fumaça”. Da mesma forma, três viagens a Gâmbia, entre 1616 e 1621, em busca de ouro não renderam nada; na verdade, deram um prejuízo de 5.600 libras.

Os espanhóis tinham achado enormes quantidades de prata quando conquistaram o Peru e o México. Os ingleses tinham tentado o Canadá, a Virgínia e Gâmbia, e não acharam nada. Só havia uma coisa a fazer: roubar os espanhóis. Era assim que Drake ganhara dinheiro no Caribe e no Panamá nos anos 1570. Também foi a justificativa de Hawkins para atacar os Açores em 1581. Era o propósito do ataque de Drake a Cartagena e Santo Domingo quatro anos depois. Geralmente, quando uma expedição dava errado – como quando a expedição de *Sir* Humphrey Gilbert para as Índias Ocidentais afundou na costa da Irlanda em 1578 –, os sobreviventes recorriam à pirataria para cobrir suas despesas. Essa também foi a forma que Raleigh tentou para financiar sua busca pelo “El Dorado” – mandando seu capitão Amyas saquear Caracas, Rio de La Hacha e Santa Marta. Foi uma história parecida quando Raleigh tentou de novo em 1617, tendo convencido Jaime I a libertá-lo da Torre, onde estava preso por alta traição desde 1603. Com dificuldade, Raleigh levantou 30 mil libras e com elas armou uma frota. Àquela altura, porém, o controle espanhol sobre a região estava muito mais avançado e a expedição acabou em desastre quando seu filho Wat atacou a cidade de São Tomé, controlada pelos espanhóis, perdendo a própria vida e rompendo o compromisso com Jaime I de que não criaria nenhum atrito com os espanhóis. Os únicos frutos dessa malfadada viagem foram dois lingotes de ouro (da caixa-forte do governador de São Tomé), assim como alguma prataria, algumas esmeraldas e certa quantidade de tabaco – sem mencionar um índio prisioneiro, que Raleigh esperava que soubesse a localização das tão difíceis de achar minas de ouro. Ele e seus homens foram acusados (com justiça) de “Piratas, piratas, piratas!” pelo embaixador espanhol, e Raleigh foi devidamente executado na sua volta. Ele morreu ainda acreditando firmemente que existia uma “Mina de Ouro [...] dentro de um perímetro de cinco quilômetros de São Tomé”. Como declarou no patíbulo: “Toda a minha intenção era buscar o ouro, para o benefício de Vossa Majestade e daqueles que foram comigo, com o resto de meus compatriotas”.

Mesmo quando os navios ingleses iam em busca de bens menos preciosos do que ouro, os choques com outras potências pareciam inevitáveis. Quando John Hawkins tentou se introduzir no comércio de escravos da África Ocidental nos anos 1560, muito rapidamente se viu em conflito com os interesses espanhóis.

Dessa origem desavergonhadamente pirata, surgiu um sistema de “corso” ou guerra naval privatizada. Diante de uma ameaça direta da Espanha – que

culminou, mas não acabou com a Armada —, Elizabeth I tomou a decisão muito sensata de licenciar o que, de qualquer forma, já estava acontecendo. Roubar os espanhóis virou, então, uma questão de estratégia. No período de guerras recorrentes com a Espanha, de 1585 a 1604, entre cem e duzentos navios por ano partiam para assediar as embarcações espanholas no Caribe e o valor em dinheiro do ganho obtido chegava a pelo menos 200 mil libras por ano. Era um vale-tudo naval, com os “navios ingleses de retaliação” atacando também toda e qualquer embarcação que entrava ou saía de portos ibéricos.

“O mar é o único império que pode naturalmente nos pertencer”, Andrew Fletcher of Saltoun escrevera no fim do século XVII. No início do século XVIII, James Thomson escreveu sobre o “bem merecido império britânico do mar profundo”. A chave para a ascensão do Império Britânico é o fato de que, em um período de mais ou menos um ano depois da Armada, esse império marítimo passou de aspiração a realidade.

Por que os britânicos eram tão bons piratas? Eles precisavam superar algumas desvantagens reais. Para começar, o padrão no sentido horário dos ventos e correntes do Atlântico significava que as embarcações espanholas e portuguesas gozavam de uma passagem fácil entre a península Ibérica e a América Central. Por comparação, os ventos no noroeste do Atlântico costumam ser de sudoeste (isto é, vêm do sudoeste) na maior parte do ano, soprando contra os navios ingleses com destino à América do Norte. Era muito mais fácil ir para o Caribe, seguindo os ventos predominantemente de noroeste no Atlântico Sul. Os navegadores ingleses, tradicionalmente presos à costa, precisaram de tempo para aprender as artes da navegação oceânica, que os portugueses tinham ajudado muito a aperfeiçoar. Mesmo a expedição de Drake às Índias Ocidentais em 1586 partiu de Cartagena para Cuba só para voltar a Cartagena dezesseis dias depois como resultado de erros de navegação e o efeito cumulativo de variação da bússola.

Também em tecnologia naval os ingleses estavam atrasados. Os portugueses eram inicialmente os líderes quando o assunto era velocidade. No fim do século XV, eles haviam inventado o barco com três mastros, que geralmente içava velas quadradas no mastro principal e de proa e uma vela latina triangular no mastro da mezena, permitindo que o barco mudasse de curso mais rápido. Também foram os pioneiros da caravela, que era construída em torno de uma resistente armação interna em vez de com tábuas que se sobrepunham. Isso não só era mais barato, como permitia acomodar portas de bateria à prova d'água. A difi-

culdade é que havia uma clara alternância entre a agilidade e o poder de fogo. A caravela ibérica não era páreo para uma galé veneziana quando se tratava de uma disputa a tiros, porque a última podia carregar uma artilharia muito mais pesada, como Henrique VIII descobriu ao largo da costa da Bretanha em 1513, quando galés mediterrâneas afundaram um de seus navios de saída, danificaram outro e mataram seu *Lord* almirante. Nos anos 1530, as galés venezianas podiam disparar balas de canhão pesando até quase trinta quilos. Foi somente nos anos 1540 que tanto as marinhas inglesa como a escocesa tornaram-se capazes de lançar navios construídos como caravelas com conveses de carga capazes de carregar alguma coisa com tanto poder de fogo.

Mas os ingleses estavam alcançando. Na época de Elizabeth I, a “galé a vela” híbrida, ou galeão, capaz de armar quatro canhões atirando para a frente, emergira como a principal embarcação britânica. Ele ainda não tinha o poder de uma galé, mas compensava isso com velocidade e agilidade. Ao mesmo tempo em que o desenho das embarcações evoluía, a artilharia inglesa melhorava graças aos avanços na fundição do ferro. Henrique VIII precisara importar canhões de bronze do continente. Mas os canhões de ferro feitos no país, apesar de mais difíceis de fundir, eram muito mais baratos (quase um quinto do preço). Isso resultava em uma quantidade significativamente maior de “tiros pelo mesmo preço” – uma vantagem técnica que perduraria por séculos. Os marinheiros ingleses também estavam se tornando melhores navegadores graças à reorganização da Trinity House em Deptford, à adoção da geometria euclidiana, à melhor compreensão das variações da bússola e de sua inclinação, à tradução de tabelas e cartas de navegação holandesas em livros como *The Mariners Mirrour* (1588) e à publicação de mapas aperfeiçoados como o “novo mapa com o aumento das Índias”, citado em *Noite de reis*, de Shakespeare.

Os ingleses também foram pioneiros na melhoria da saúde das tripulações no mar. Náusea e doenças haviam de diversas formas mostrado ser os obstáculos mais persistentes para a expansão europeia. Em 1635, Luke Fox descreveu a sorte do homem do mar como “nada além de resistir e aguentar: uma cabine dura, carne salgada e fria, sono interrompido, pão mofado, cerveja choca, roupas molhadas, falta de fogo”. O escorbuto era um grande problema em viagens longas porque a dieta naval tradicional tinha falta de vitamina C, as tripulações também eram vulneráveis ao beribéri e intoxicação alimentar, peste, tifo, malária, febre amarela e disenteria (o temido “fluxo sangrento”). O livro *The Cures of the Diseased in Remote Regions* [As curas dos

doentes em regiões remotas] (1598), de George Wateson, foi o primeiro sobre o assunto, apesar de não ter ajudado muito (já que o tratamento girava em torno de sangrias e mudanças alimentares). Foi apenas mais para o fim do século XVIII que começou a haver um progresso real nessa área. Ainda assim, parecia que as Ilhas Britânicas tinham um suprimento infinito de homens duros o suficiente para suportar as dificuldades da vida no mar – homens como Christopher Newport, de Limehouse, que passou de marinheiro comum a rico dono de navio. Newport fez fortuna como corsário nas Índias Ocidentais, perdeu um braço em uma batalha com os espanhóis e saqueou a cidade de Tabasco, no México, em 1599. Henry Morgan estava longe de ser único.

O ataque de Morgan a Gran Grenada foi uma de muitas dessas incursões contra o império espanhol. Em 1668, ele atacou El Puerto del Principe, em Cuba, Portobelo, no atual Panamá, as ilhas de Curaçao e Maracaibo, onde agora é a Venezuela. Em 1670, tomou a ilha de Old Providence, atravessou para a costa continental e atravessou o istmo para tomar o próprio Panamá.² A escala dessas operações não deve ser exagerada. Muitas vezes, as embarcações envolvidas eram pouco mais do que barcos a remo, o maior barco que Morgan tinha à sua disposição em 1668 não tinha mais do que cinquenta pés de comprimento e possuía apenas oito canhões. Elas, no máximo, perturbavam o comércio espanhol. Ainda assim, fizeram dele um homem rico.

O surpreendente, porém, é o que Morgan fez com as peças de oito saqueadas. Poderia ter optado por uma aposentadoria confortável em Monmouthshire, como “filho de um cavalheiro de boa qualidade” que ele afirmava ser. Em vez disso, investiu em terras na Jamaica, adquirindo 836 acres de terra no vale do rio Minho (hoje em dia, vale de Morgan). Posteriormente, acrescentou 4.000 acres à paróquia de Santa Isabel. O motivo para comprar essas terras é que eram ideais para o plantio da cana-de-açúcar. E isso fornece a explicação para uma mudança mais geral na natureza da expansão ultramarina britânica. O Império havia começado com o roubo de ouro; progrediu com o cultivo do açúcar.

Nos anos 1670, a Coroa britânica gastou milhares de libras construindo fortificações para proteger o porto de Port Royal, na Jamaica. Os muros ainda estão de pé (embora muito longe do mar, por causa de um terremoto que moveu a linha costeira). O investimento foi julgado necessário porque a Jamaica

rapidamente se tornava algo muito maior do que uma base de bucaneiros. A Coroa já estava ganhando somas substanciais com os impostos sobre o açúcar jamaicano. A ilha havia se tornado um dos principais ativos econômicos, a ser defendido a todo custo. Significativamente, o trabalho de construção foi supervisionado por ninguém menos do que Henry Morgan – agora *Sir* Henry. Poucos anos depois de seu ataque pirata a Gran Grenada, Morgan era agora não somente um grande plantador, mas também vice-almirante, comandante do regimento de Port Royal, juiz do tribunal do almirantado, juiz de paz e até governador da Jamaica. Outrora pirata autorizado, o chefe de mercenários agora estava sendo empregado para governar uma colônia. É verdade que Morgan perdeu todos os seus postos em 1681, depois de fazer “repetidas demonstrações extravagantes variadas [...] sob efeito do vinho”. Mas foi uma aposentadoria honrosa. Quando morreu, em agosto de 1688, os navios que estavam no porto de Port Royal se revezaram no disparo de uma salva de 22 tiros.

A carreira de Morgan ilustra perfeitamente a maneira como o processo de construção do Império funcionou. Foi uma transição da pirataria para o poderio político que mudaria o mundo para sempre. Mas isso só foi possível porque algo um tanto revolucionário estava acontecendo em casa.

A Corrida do Açúcar

Filho de um mercador de Londres e autor dos romances campeões de venda *Robinson Crusoe* e *Moll Flanders*, Daniel Defoe foi também um observador perspicaz da vida britânica do seu tempo. O que ele viu acontecendo na Inglaterra do início do século XVIII era o nascimento de um novo tipo de economia: a primeira sociedade de consumo de massa do mundo. Como observou Defoe em *The Complete English Tradesman* (1725):

A Inglaterra consome mais produtos produzidos no exterior, importados dos vários países em que eles são produzidos ou manufaturados, do que qualquer outro país do mundo [...] Essa importação consiste principalmente de açúcares e tabaco, cujo consumo pelos britânicos é quase inconcebível, além do consumo de algodão, índigo, arroz, gengibre, pimenta-da-jamaica, cacau ou chocolate, rum e melão [...]

A ascensão do Império Britânico, pode-se dizer, tem menos a ver com a ética de trabalho protestante ou o individualismo inglês do que com o gosto dos britânicos por doces. As importações anuais de açúcar dobraram durante a vida de Defoe, e isso foi apenas a parte maior de uma enorme explosão de consumo. Conforme o tempo foi passando, artigos antes reservados à elite rica tornaram-se essenciais no dia a dia. O açúcar foi o produto mais importado pelos britânicos dos anos 1750, quando superou o linho estrangeiro, até os anos 1820, quando foi ultrapassado pelo algodão cru. No fim do século XVIII, o consumo de açúcar *per capita* era dez vezes maior que o da França (dez quilos por ano contra apenas um quilo). Mais do que qualquer um na Europa, os ingleses desenvolveram um apetite insaciável por mercadorias importadas.

O consumidor inglês gostava particularmente de misturar o seu açúcar a uma droga administrada por via oral e altamente viciante, a cafeína, complementada com uma substância inalada, mas igualmente viciante, a nicotina. Na época de Defoe, chá, café, tabaco e açúcar eram o novo, as coisas novas. E todas elas precisavam ser importadas.

O primeiro pedido inglês registrado de um pote de chá está em uma carta datada do dia 27 de junho de 1615, do sr. R. Wickham, agente da Companhia das Índias Orientais na ilha japonesa de Hirado, ao seu colega sr. Eaton em Macau, pedindo-lhe para mandar apenas “o melhor tipo de chá”. No entanto, foi somente em 1658 que apareceu na Inglaterra o primeiro anúncio da que viria a ser a bebida nacional. Ele foi publicado no semanário subsidiado pelo governo *Mercurius Politicus*, na semana que terminou no dia 30 de setembro, e oferecia: “Aquela excelente, e por todos os médicos aprovada, bebida da China, chamada pelos chineanos de tcha, e por outras nações de *tay alias tee*... vendida na Cabeça da Sultana, 2 Cophee-House em Sweetings Rents ao lado da Royal Exchange, Londres”. Mais ou menos na mesma época, o dono de um café, Thomas Garraway, publicou um cartaz intitulado “Uma descrição exata do cultivo, qualidade e virtudes da folha de chá”, em que afirmava que ela podia curar “dor de cabeça, pedra, cálculo, edema, destilações, escorbuto, insônia, perda de memória, frouxidão ou tensão dos nervos, pesadelos e cólica provocada pelo vento”. “Tomado com Mel da Virgem em vez de açúcar”, garantia ele aos consumidores em potencial, “o chá limpa os rins e os ureteres, e, com leite e água, previne a consumpção. Se você for corpulento, ele assegura um bom apetite, e se você tiver uma indigestão, é exatamente o que você precisa para um vômito suave”. Por algum motivo, a rainha portuguesa

de Carlos II também tomava chá: o poema de Edmund Waller dedicado a ela por seu aniversário louvava “O amigo da Musa, o chá que nossa fantasia ajuda/ Reprime os vapores que a mente invadem,/ E mantém o palácio da alma sereno”. Em 25 de setembro de 1660, Samuel Pepys tomou a sua “primeira xícara de chá (uma bebida da China)”.

No entanto, foi somente no início do século XVIII que o chá começou a ser importado em quantidade suficiente – e a preços suficientemente baixos – para criar um mercado de massa. Em 1703, o *Kent* chegou a Londres com uma carga de trinta toneladas de chá, não muito distante da importação de cada um dos anos anteriores. O verdadeiro avanço ocorreu quando os números do chá “reservado para o consumo doméstico” saltou de uma média de 360 toneladas para mais de mil entre 1746 e 1750. Em 1756, o hábito estava suficientemente difundido para provocar uma acusação no *Ensaio sobre o chá*, de Hanway: “Até as criadas perderam o seu frescor tomando chá”. (Samuel Johnson rebateu com uma resenha ambígua, escrita – como ele disse – por um “tomador de chá calejado e impudente”).

Mais controverso ainda era o tabaco, introduzido por Walter Raleigh e um dos poucos legados duradouros do malogrado assentamento de Roanoke, na Virgínia (ver capítulo 2). Como acontecia com o chá, os fornecedores de tabaco insistiam em suas propriedades medicinais. Em 1587, o criado de Raleigh, Thomas Heriot, relatou que a “erva”, fumada depois de seca, “purga a fleuma supérflua e outros humores espessos, e abre todos os poros e passagens do corpo: por isso, o uso dele não apenas preserva o corpo de obstruções, mas também [...] em pouco tempo rompe-as: pelo que os corpos deles têm a saúde notavelmente preservada, e não conhece muitas doenças graves, que tantas vezes nos afligem na Inglaterra”. Um anúncio inicial proclamava a capacidade do tabaco de “a saúde preservar, ou mitigar a nossa dor,/ regalar teu sentido e ajudar o cérebro trabalhador”. Nem todo mundo estava convencido. Para Jaime I – um homem à frente de seu tempo também em outros aspectos –, a erva queimando era “abominável para os olhos, detestável para o nariz, prejudicial ao cérebro e perigosa para os pulmões”. Mas, quando o cultivo do tabaco explodiu na Virgínia e em Maryland, houve uma queda dramática dos preços (de entre 8 e 72 pence o quilo nos anos 1620 e 1630 para cerca de 2 pence o quilo dos anos 1660 em diante) e um aumento correspondente rumo ao consumo de massa. Enquanto, nos anos 1620, apenas cavalheiros consumiam tabaco, nos anos 1690 era “o costume,

a moda, o hábito de todos – tanto que todo lavrador tinha o seu cachimbo”. Em 1624, Jaime I deixou de lado os escrúpulos e estabeleceu o monopólio real; o rendimento a ser obtido conforme a importação subia evidentemente e compensava a “detestável” fumaça, apesar de o monopólio ter se mostrado tão inaplicável quanto a proibição completa.

As novas importações transformaram não só a economia, mas o estilo de vida nacional. Como observou Defoe no seu *Complete English Tradesman*: “A mesa do chá entre as mulheres e os cafés entre os homens parecem ser o local da nova descoberta [...]”. O que as pessoas mais gostavam nessas novas drogas era que elas ofereciam um estímulo muito diferente da droga europeia tradicional, o álcool. O álcool é, tecnicamente, um calmante. A glicose, a cafeína e a nicotina, por comparação, eram o equivalente do século XVIII para as bolinhas. Consumidas ao mesmo tempo, as novas drogas causaram um poderoso efeito na sociedade inglesa; o Império, poder-se-ia dizer, foi construído sobre uma imensa mania de açúcar, cafeína e nicotina – uma mania que quase todo mundo podia experimentar.

Ao mesmo tempo, a Inglaterra, e especialmente Londres, tornou-se o entreposto na Europa de todos esses novos estimulantes. Nos anos 1770, por volta de 85% da importação de tabaco britânica era na verdade reexportada, e quase 94% do café importado era reexportado, principalmente para o norte da Europa. Isso era, em parte, reflexo de tarifas diferenciadas: as altas taxas de importação restringiam o consumo de café para beneficiar a florescente indústria do chá. Como tantas características nacionais, a preferência dos ingleses pelo chá ao café teve suas origens no âmbito da política fiscal.

Ao vender uma parte de suas importações das Índias Ocidentais e Orientais aos mercados continentais, os britânicos estavam ganhando dinheiro suficiente para satisfazer um outro apetite há muito tempo latente, pois um componente crucial do novo consumismo foi uma revolução no vestuário. Escrevendo em 1595, Peter Stubbs observou que “nenhum povo do mundo é tão curioso por novidades como o é o da Inglaterra”. Ele tinha em mente o crescente apetite dos consumidores ingleses por novos estilos de tecidos, um apetite que no início dos anos 1600 tinha varrido um gênero inteiro de legislação: as leis suntuárias, que tinham tradicionalmente regulamentado o que homens e mulheres ingleses podiam vestir de acordo com a sua posição social. Mais uma vez Defoe percebeu a tendência, em *Everybody's Business is Nobody's Business* [Os negócios de todos não são da conta de ninguém]:

a simples Joana do campo se transformou agora em uma sofisticada madame de Londres, pode tomar chá, cheirar rapé e portar-se tão bem quanto as melhores. Ela também tem que ter um arco sob a saia, assim como sua senhora, e sua pobre anágua de linho e lã se transformou em uma boa, de seda, com pelo menos quatro ou cinco jardas de largura.

No século XVII, no entanto, só havia um fornecedor de quem a compradora inglesa perspicaz compraria suas roupas. Pela simples qualidade, os tecidos, o *design*, a manufatura e a tecnologia indianos estavam em uma categoria própria. Quando comerciantes ingleses começaram a comprar seda e calicô indianos e trazê-los para casa, o resultado foi nada menos que uma transformação. Em 1663, Pepys levou sua esposa Elizabeth para fazer compras em Cornhill, um dos mais elegantes distritos comerciais de Londres, onde, “depois de muito provar, comprei para a minha esposa um *chintz*, isto é, um calicô indiano pintado para forrar o seu novo estúdio, que é muito bonito”. Quando o próprio Pepys posou para o artista John Hayls, ele se deu ao trabalho de alugar uma vestimenta matinal indiana de seda que estava na moda, um *banyan*. Em 1664, mais de um quarto de milhão de peças de calicô foram importadas pela Inglaterra. Havia uma demanda quase tão grande pela seda bengali, tafetá de seda e musselina branca lisa. Como recordou Dafoe na *Weekly Review* de 31 de janeiro de 1708: “Eles invadem as nossas casas, os nossos guarda-roupas, nossos aposentos; cortinas, almofadas, cadeiras e no fim as próprias camas não são outra coisa senão calicôs ou coisas indianas”.

O bonito dos tecidos importados era que havia um mercado praticamente inesgotável para eles. Em última instância, há uma quantidade limite de chá ou de açúcar que um ser humano pode consumir. Mas o apetite das pessoas por roupas não tinha, e não tem, esse limite natural. Os tecidos indianos – que até uma serviçal como a “simples Joana do campo” de Defoe podia comprar – faziam com que os ingleses, ávidos tomadores de chá, não apenas se sentissem melhor; eles tinham aparência melhor, também.

Os fundamentos econômicos desse comércio de importação inicial eram relativamente simples. Os mercadores ingleses tinham pouco a oferecer para os indianos que estes já não fizessem sozinhos. Então pagavam com dinheiro, usando metal proveniente do comércio em algum outro lugar, em vez de trocar mercadorias inglesas por indianas. Hoje, chamamos a expansão desse processo de globalização, termo com o qual queremos dizer a integração do mundo em um único

mercado. Mas, em um aspecto importante, a globalização do século XVII era diferente. Levar ouro e prata para a Índia e a mercadoria de volta para casa, mesmo a transmissão de ordens para comprar e vender, implicava viagens de milhares de quilômetros, cada quilômetro sob o risco de tempestades, naufrágios e piratas.

A maior ameaça de todas, porém, não vinha dos navios que içavam a Jolly Roger.* Vinha de outros europeus que estavam tentando fazer exatamente a mesma coisa. A Ásia estava prestes a se tornar o cenário de uma batalha implacável por uma fatia do mercado.

Era a globalização de canhoneiras.

Virando Holandês

O largo, barrento rio Hugli é o maior braço do Grande Delta do Ganges em Bengala. É uma das artérias de comércio históricas da Índia. Da sua foz em Calcutá pode-se navegar rio acima para o próprio Ganges e depois seguir para Patna, Varanasi, Allahabad, Kanpur, Agra e Délhi. Na outra direção, fica a baía de Bengala, os ventos de monção do comércio e as rotas marítimas que levam à Europa. Assim, quando os europeus chegaram para comerciar na Índia, o Hugli era um de seus destinos preferenciais. Era o portal econômico para o subcontinente.

Hoje, umas poucas construções caindo aos pedaços na cidade de Chinsura, ao norte de Calcutá, são tudo o que resta do primeiro posto avançado indiano de uma das maiores companhias de comércio do mundo, a Companhia das Índias Orientais. Por mais de cem anos ela dominou as rotas de comércio asiáticas, praticamente monopolizando o comércio em uma gama de mercadorias que ia de especiarias a sedas.

Mas essa era a Companhia das Índias holandesa – a Vereenigde Oostindische Compagnie – não a inglesa. As vilas e os armazéns dilapidados de Chinsura não foram construídos para ingleses, mas para comerciantes de Amsterdã, que estavam ganhando dinheiro na Ásia muito antes de os ingleses aparecerem.

* Jolly Roger é o nome da tradicional bandeira dos piratas europeus e americanos que apresenta, sobre um fundo preto, uma caveira sobre ossos cruzados. (N. E.)

A Companhia das Índias Orientais holandesa foi fundada em 1602. Era parte de uma completa revolução financeira que fez de Amsterdã a mais sofisticada e dinâmica das cidades europeias. Desde que se livraram do domínio espanhol em 1579, os holandeses estiveram na vanguarda do capitalismo europeu. Havia criado um sistema de dívida pública que permitia que o governo pegasse dinheiro emprestado de seus cidadãos a taxas baixas de juros. Havia fundado uma coisa parecida com um banco central moderno. O dinheiro deles era sólido. O sistema tributário – baseado no imposto sobre o consumo – era simples e eficiente. A Companhia das Índias Orientais holandesa representou um marco em organização corporativa, também. Na época em que foi fechada, em 1796, tinha pago um retorno médio de 18% ao ano sobre o capital subscrito original, um desempenho impressionante num tempo tão longo.

É verdade que um grupo de mercadores sediado em Londres já havia subscrito 30 mil libras para “empreender uma viagem [...] para as Índias Orientais e outras ilhas e países por lá” desde que pudessem obter o monopólio real; que em setembro de 1600 Elizabeth I concedeu oficialmente “à Companhia de Mercadores de Londres que comerciam nas Índias Orientais” um monopólio de quinze anos sobre o comércio nas Índias Orientais; e que, no ano seguinte, a primeira frota de quatro navios viajou para a Sumatra. Mas os mercadores holandeses estavam comerciando com a Índia via cabo da Boa Esperança desde 1595. Em 1596, haviam se estabelecido firmemente em Bantam, na ilha de Java, de onde as primeiras remessas de chá chinês destinado ao mercado europeu partiram em 1606. Além disso, a companhia deles era uma sociedade por ações permanente, diferente da companhia inglesa, que não se tornou permanente antes de 1650. Apesar de ter sido fundada dois anos depois da inglesa, a companhia holandesa rapidamente foi capaz de dominar o lucrativo comércio de especiarias com as ilhas Molucas da Indonésia, antes um monopólio português. Simplesmente, a escala de negócios dos holandeses era maior: eram capazes de enviar quase cinco vezes mais navios para a Ásia do que os portugueses, e duas vezes mais do que os ingleses. Isso em parte porque, ao contrário da companhia inglesa, a companhia holandesa remunerava seus administradores com base na receita bruta em vez do lucro líquido, incentivando-os a maximizar o volume dos seus negócios. Ao longo do século XVII, os holandeses se expandiram rapidamente, estabelecendo bases em Masulipatnam, na costa oeste da Índia, em Surat, no

noroeste, e em Jaffna, no Ceilão. Nos anos 1680, eram os tecidos de Bengala que respondiam pelo grosso dos carregamentos dos navios para a Europa. Chinsura parecia estar no caminho certo rumo a se tornar a futura capital de uma Índia Holandesa.

Em outros aspectos, porém, as duas companhias das Índias Orientais tinham muito em comum. Elas não deveriam ser ingenuamente comparadas às corporações multinacionais modernas, já que eram muito mais monopólios autorizados pelo Estado, mas, por outro lado, eram muito mais sofisticadas do que as associações de bucaneiros do Caribe. Os comerciantes ingleses e holandeses que as fundaram eram capazes de juntar seus recursos para fazer grandes e muito arriscados empreendimentos sob a proteção de monopólios do governo. Ao mesmo tempo, as companhias permitiam que os governos privatizassem a expansão ultramarina, repassando os consideráveis riscos envolvidos. Se ganhassem dinheiro, as companhias podiam também canalizar recursos, ou, o que era mais comum, empréstimos, em troca da renovação de suas licenças. Os investidores privados, por sua vez, podiam ter certeza de que teriam uma fatia de mercado de 100%.

As companhias não foram as primeiras organizações desse tipo; e muito menos as últimas. Havia sido fundada uma em 1555 (como “Guilda e Companhia dos Aventureiros Mercadores para a Descoberta de Regiões, Países, Ilhas e Desconhecidos Lugares”); ela acabou virando a Companhia da Moscóvia, que comerciava com a Rússia. Em 1592, a Companhia do Levante foi formada quando as Companhias de Veneza e da Turquia se fundiram. Foram concedidas licenças em 1588 e 1592 para companhias que desejavam monopolizar respectivamente o comércio com a Senegâmbia e Serra Leoa, na África Ocidental. Foram sucedidas pela Companhia da Guiné (“Companhia dos Aventureiros do Comércio para os Portos da África”), que em 1631 recebeu um novo monopólio de 31 anos sobre todo o comércio com a África Ocidental. Nos anos 1660, uma nova e poderosa companhia, a Companhia dos Aventureiros Reais na África, havia nascido com um monopólio para durar nada menos do que mil anos. Foi um empreendimento especialmente lucrativo, já que foi ali – finalmente – que os ingleses encontraram ouro; embora escravos acabassem se mostrando a maior exportação da região. No outro extremo climático, havia a Companhia da Baía do Hudson (“A Honorable Companhia de Comércio dos Aventureiros da Inglaterra na Baía do Hudson Adentro”) fundada em 1670 para monopolizar o comércio de peles canadenses.

Em 1695, os escoceses tentaram imitar os ingleses estabelecendo a sua própria Companhia Escocesa de Comércio com a África e as Índias. A Companhia do Mar do Sul, planejada para monopolizar o comércio com a América espanhola, surgiu mais tarde, em 1710.

Eram os monopólios concedidos a essas companhias realmente aplicáveis? Considerando o caso das duas companhias das Índias Orientais, o problema era que elas não podiam ambas ter o monopólio sobre o comércio asiático com a Europa. A ideia de que o fluxo de mercadorias para Londres era de alguma forma diferente do fluxo de mercadorias para Amsterdã era absurda, dada a proximidade dos mercados dos holandeses e dos ingleses. Ao se estabelecer em Surat, na costa noroeste da Índia em 1613, a Companhia das Índias Orientais inglesa estava muito obviamente tentando ganhar uma fatia do lucrativo comércio de especiarias. Se o volume das exportações de especiarias fosse inelástico, então ela só poderia dar certo se conseguisse tomar negócios da companhia holandesa. Essa era, de fato, a pretensão: nas palavras do economista político contemporâneo William Petty, não havia “senão uma certa proporção de comércio no mundo”. A esperança do diretor da Companhia das Índias Orientais, Josiah Child, era “que outras nações, as quais estão em competição conosco pelo mesmo negócio, não possam arrancá-lo de nós, mas que o nosso possa continuar e crescer, com a diminuição do deles”. Era economia como um jogo de soma zero – a essência do que veio a se chamar mercantilismo. Se, por outro lado, o volume das exportações de especiarias se mostrasse elástico, o aumento do suprimento que ia para a Inglaterra depreciaria o preço das especiarias na Europa. As primeiras viagens vindas de Surat da companhia inglesa foram extraordinariamente lucrativas, com lucros de até 200%. Mas, depois disso, o efeito previsível da competição anglo-holandesa era causar a queda dos preços. Quem contribuiu com o 1,6 milhão de libras (entre 1617 e 1632) da segunda sociedade por ações das Índias Orientais acabou perdendo dinheiro.

Era, então, praticamente inevitável que as tentativas dos ingleses de se intrometer no comércio oriental levassem ao conflito, especialmente porque as especiarias correspondiam a três quartos do valor dos negócios da companhia holandesa nessa época. Já em 1623, a violência irrompeu, quando os holandeses mataram dez comerciantes ingleses em Amboina, na Indonésia. Entre 1652 e 1674, os ingleses travaram três guerras contra os holandeses, sendo o principal objetivo tomar à força o controle sobre as

principais rotas que partiam da Europa ocidental – não somente para as Índias Orientais, mas também para o Báltico, para o Mediterrâneo, para a América do Norte e para a África Ocidental. Poucas vezes guerras foram travadas por motivos comerciais tão declarados. Decididos a conseguir a supremacia naval, os ingleses mais do que dobraram o tamanho da sua marinha mercante e, em um intervalo de apenas onze anos (1649 a 1660), acrescentaram nada menos do que 216 navios à marinha propriamente dita. Leis de navegação foram aprovadas em 1651 e 1660 para promover a navegação inglesa à custa dos mercadores holandeses que dominavam o comércio do transporte oceânico, através da insistência de que bens de colônias inglesas viessem em navios ingleses.

Mesmo assim, apesar de alguns êxitos ingleses no início, os holandeses levaram a melhor. Os postos de comércio ingleses na África Ocidental foram quase completamente aniquilados. Em junho de 1667, uma frota holandesa chegou a navegar pelo Tâmis, ocupar Sheerness e forçar a passagem pela barreira do Medway, destruindo as docas e os navios em Chatham e Rochester. No fim da Segunda Guerra Holandesa, os britânicos se viram expulsos do Suriname e de Polaroon; em 1673, também perderam temporariamente Nova York. Isso foi uma surpresa para muita gente. Afinal de contas, a população inglesa era duas vezes e meia maior do que a holandesa, e a economia inglesa também era maior. Na Terceira Guerra Holandesa, os ingleses tiveram a vantagem adicional do apoio francês. Ainda assim, um sistema financeiro superior permitiu aos holandeses um poder de fogo muito acima de seu peso econômico.

O custo dessas guerras malsucedidas, por contraste, pôs uma forte pressão sobre o antiquado sistema financeiro da Inglaterra. O próprio governo oscilou à beira da falência: em 1671, Carlos II foi obrigado a impor uma moratória sobre certas dívidas do governo – a chamada “Parada do Tesouro”. Esse terremoto financeiro teve consequências políticas profundas; porque as ligações entre o centro financeiro de Londres e a elite política na Grã-Bretanha nunca haviam estado tão próximas como no reinado de Carlos II. Não só nas salas dos conselhos do centro financeiro, mas também nos palácios reais e nas imponentes mansões da aristocracia, as guerras anglo-holandesas causaram consternação. O duque de Cumberland foi um dos fundadores da Companhia Real Africana e mais tarde presidente da Companhia da Baía do Hudson. O duque de York, o futuro Jaime II, foi pre-

sidente da Nova Companhia Real Africana, fundada em 1672 depois que os holandeses arruinaram a sua antecessora. Entre 1660 e 1683, Carlos II recebeu “contribuições voluntárias” no valor de 324.150 libras da Companhia das Índias Orientais. A competição literalmente de gargantas cortadas com os holandeses estava estragando a festa da Restauração. Tinha de haver uma alternativa. A solução acabou sendo (como tantas vezes na história dos negócios) uma fusão – mas não uma fusão entre as duas companhias das Índias Orientais. Foi necessária uma fusão política.

No verão de 1688, desconfiada da fé católica de Jaime II e temerosa quanto a suas ambições políticas, a poderosa oligarquia de aristocratas ingleses deu um golpe contra ele. Sugestivamente, foram apoiados pelos comerciantes da City, o centro financeiro e empresarial de Londres. Convidaram o Stadtholder* holandês Guilherme de Orange a invadir a Inglaterra, e Jaime foi deposto praticamente sem derramamento de sangue. Essa “Revolução Gloriosa” em geral é retratada como um evento político, a confirmação decisiva das liberdades inglesas e do sistema de monarquia parlamentarista. Mas ela também teve o caráter de fusão de empresas inglesas e holandesas. Enquanto o príncipe holandês Guilherme de Orange tornava-se, com efeito, o novo chefe do executivo da Inglaterra, os homens de negócio holandeses tornavam-se grandes acionistas da Companhia das Índias Ocidentais inglesa. Os homens que organizaram a Revolução Gloriosa sentiam não precisar das lições de um holandês sobre religião ou política. Como os holandeses, a Inglaterra já tinha o protestantismo e o governo parlamentar. O que eles podiam aprender com os holandeses eram finanças modernas.

Em particular, a fusão anglo-holandesa de 1688 apresentou aos britânicos uma série de instituições financeiras cruciais das quais os holandeses foram os pioneiros. Em 1694, foi fundado o Banco da Inglaterra para administrar os empréstimos do governo assim como a moeda nacional, similar (embora não idêntico) ao bem-sucedido Amsterdan Wisselbank, fundado 85 anos antes. Londres também foi capaz de importar o sistema holandês de dívida pública nacional, financiado através da bolsa de valores, em que títulos de longo prazo podiam ser comprados e vendidos facilmente. O fato de isso permitir que

* Cargo de governador de província ou das províncias unidas da Holanda no século XVII. (N. T.)

o governo tomasse dinheiro emprestado a taxas de juros significativamente reduzidas tornava projetos em larga escala – como guerras – muito mais fáceis de bancar. Perspicaz como sempre, Daniel Defoe viu rapidamente o que o crédito barato poderia fazer por um país:

O crédito faz a guerra e faz a paz; levanta exércitos, equipa navios, trava batalhas, sitia cidades; e, em uma palavra, é mais justamente chamado de tendão da guerra do que o próprio dinheiro [...] O crédito faz o soldado lutar sem pagamento, os exércitos marcharem sem provisões [...] é uma fortaleza inexpugnável [...] ele faz o papel se passar por dinheiro [...] e enche o Tesouro e os bancos com quantos milhões quiser, por encomenda.

As instituições financeiras sofisticadas tinham tornado possível para a Holanda não apenas financiar o seu comércio no mundo inteiro, mas também protegê-lo com um poderio marítimo de primeira classe. Agora essas instituições viriam a ser postas em uso na Inglaterra em uma escala muito maior.

A fusão anglo-holandesa significava que os ingleses podiam atuar muito mais livremente no Oriente. Foi feito um acordo que efetivamente dava a Indonésia e o comércio de especiarias para os holandeses, deixando para os ingleses desenvolver o comércio de tecidos indianos mais recente. Isso acabou sendo um bom negócio para a companhia inglesa, porque o mercado de tecidos rapidamente superou em crescimento o mercado de especiarias. Acontece que a demanda por pimenta, noz-moscada, macis, cravo e canela – as especiarias de que as fortunas da companhia holandesa dependiam – era consideravelmente menos elástica do que a demanda por calicôs, *chintz* e algodão. Essa era uma das razões pelas quais, na altura dos anos 1720, a companhia inglesa ultrapassava sua rival holandesa no valor das vendas; e por que a primeira deu prejuízo em apenas dois anos entre 1710 e 1745, enquanto os lucros da segunda decaíam. O escritório central da Companhia das Índias Ocidentais inglesa então era na Leadenhall Street. Era aí que aconteciam as reuniões dos dois corpos administrativos da Companhia – a Corte de Diretores (acionistas com 2 mil libras ou mais em ações das Índias Orientais) e a Corte de Proprietários (acionistas com mil libras ou mais). Mas o verdadeiro símbolo da sua crescente rentabilidade eram os imensos armazéns em Bishopsgate, construídos para abrigar o crescente volume de tecido importado que a Companhia estava trazendo da Índia para a Europa.