

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E
CONTABILIDADE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

JOÃO GABRIEL AYELLO LEITE

*Competição, Instituições e o Declínio do Império
Português na Ásia*

BRASÍLIA
2015

JOÃO GABRIEL AYELLO LEITE

COMPETIÇÃO, INSTITUIÇÕES E O DECLÍNIO DO IMPÉRIO
PORTUGUÊS NA ÁSIA

Dissertação apresentada ao
Departamento de Economia da
Universidade de Brasília como
requisito parcial para obtenção do
título de Mestre em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Bernardo P. M.
Mueller

BRASÍLIA
2015

JOÃO GABRIEL AYELLO LEITE

COMPETIÇÃO, INSTITUIÇÕES E O DECLÍNIO DO IMPÉRIO
PORTUGUÊS NA ÁSIA

Dissertação apresentada ao
Departamento de Economia da
Universidade de Brasília como
requisito parcial para obtenção do
título de Mestre em Economia.

Data da aprovação:
Banca Examinadora:

Prof. Dr. Bernardo P. M. Mueller
(UnB)

Prof.^a. Dr.^a Andrea Felipe Cabello
(UnB)

Prof. Dr. Leonardo Monteiro
Monastério (IPEA)

BRASÍLIA
2015

Agradecimentos

Gostaria de agradecer a meu orientador, Prof. Bernardo Mueller, pela orientação durante o processo de pesquisa e elaboração deste trabalho e por ter-me confiado desenvolver a dissertação neste tema. Embora sempre permaneça a sensação de ter apenas arranhado a superfície, tive a oportunidade e a alegria de debruçar-me sobre um campo de pesquisa para mim extremamente estimulante.

Agradeço a Prof.^a Andrea Cabello por ter aceito participar da banca e por suas considerações e sugestões de extrema valia durante a defesa do projeto e da dissertação. Também agradeço ao Leonardo Monastério por ter aceito o convite para participar na banca e pelas importantes contribuições durante a defesa.

Agradeço ao Departamento de Economia, a seus professores e funcionários, pelos conhecimentos transmitidos e pelo trabalho realizado.

Agradeço aos meus chefes, atuais e passados, no Ministério das Relações Exteriores, por terem permitido e estimulado minha participação no Mestrado. Sem sua colaboração e compreensão, não teria sido possível eu ter tido a experiência enriquecedora que foram esses dois anos de Mestrado. No Ministério, tenho tido a sorte de sempre encontrar, na minha turma de Rio Branco e nos colegas de Divisão, pessoas cujo convívio e trabalho conjunto tem-me enriquecido e ensinado muito.

Agradeço aos colegas de longa data, que sempre me ajudaram no que precisei e tiveram paciência e toleraram minha ausência nos momentos de maior dedicação ao Mestrado. Sei que estaremos juntos em todos os momentos e que levarei vocês junto a mim onde quer que esteja.

Agradeço à minha família e a meus pais, por todo carinho que sempre recebi e por terem me ensinado o valor da educação. Tudo que sou, devo a vocês.

Por fim, agradeço à Raquel, por todo apoio, carinho e amor que sempre me deu em todos os momentos. Só consegui começar e terminar esta etapa que foi o Mestrado por causa de seu apoio, assim como tem sido com todo o resto. Obrigado por tudo.

Resumo

Os portugueses foram os primeiros europeus a estabelecer uma presença colonial na Ásia, no começo da Idade Moderna, e os últimos a se retirarem do continente. Apesar de sua presença longa, o auge do poder português na Ásia ocorreu no século XVI. A rapidez e a assertividade com que os portugueses estabeleceram o monopólio sobre a rota marítima pelo Cabo da Boa Esperança e o domínio sobre as rotas comerciais asiáticas mais lucrativas de seu tempo talvez só seja rivalizada pela forma com que foram deslocados pelos seus competidores europeus. As teses tradicionais que procuram explicar o declínio da presença portuguesa na Ásia enfatizam fatores diversos como recursos econômicos, população, cultura e o contexto asiático. Neste trabalho, apresentamos a hipótese de que um dos fatores que contribuiu de forma decisiva para o resultado da competição entre os europeus na Ásia foi a diferença entre as instituições nesses países. No começo da Idade Moderna, Holanda e Inglaterra contavam com as instituições mais adequadas para incentivar empreendedorismo, investimentos e inovações técnicas e gerenciais, as quais permitiram a exploração mais eficiente do comércio colonial com a Ásia. Dessa forma, Portugal, o primeiro Estado moderno, não foi capaz de competir com as Companhias de Comércio, as primeiras corporações modernas.

Palavra-chave: economia política; história econômica; instituições; mudança institucional; comércio colonial; Ásia; Portugal.

Abstract

The Portuguese were the first Europeans to establish a colonial presence in Asia in the early modern period, and the last ones to leave the continent. Despite its long-lived presence, the height of the Portuguese power in Asia occurred in the sixteenth century. The speed and assertiveness with which the Portuguese established a monopoly on the sea route around the Cape of Good Hope and dominance over the most lucrative Asian trade routes are perhaps only rivaled by the way they were displaced by their European competitors. Traditional theories that seek to explain the decline of the Portuguese presence in Asia emphasize several factors such as economic resources, population, culture and the Asian context. We put forward the hypothesis that one of the factors that contributed decisively to the outcome of competition between European powers in Asia was the difference between the institutions in these countries. At the beginning of the Modern Age, the Netherlands and England presented the most inclusive institutions, encouraging entrepreneurship, investments and technical and managerial innovations, which allowed the most efficient exploitation of the colonial trade with Asia. Thus, Portugal, the first modern state, was not able to compete with the Trade Companies, the first modern corporations.

Keywords: political economy; economic history; institutions; institutional change; colonial trade; Asia; Portugal.

Índice

Capítulo 1 – Introdução.....	10
Capítulo 2 – Contexto Histórico	14
Capítulo 3 – Teses Tradicionais.....	20
Capítulo 4 – Hipótese e evidência histórica.....	37
Capítulo 5 - Abordagem empírica e resultados	74
Capítulo 6 - Conclusão.....	98
Referências bibliográficas	100
Anexo - Dados	107

Índice de tabelas

Tabela 1 - Teses tradicionais.....	35
Tabela 2 - Comércio entre 1500 e 1800.....	42
Tabela 3 - Controle sobre o Executivo e proteção para o capital entre 1500 e 1850	49
Tabela 4 – Estrutura acionária da Companhia Portuguesa das Índias	72
Tabela 5 - Resultados MQO	79
Tabela 6 - Resultados MQO	82
Tabela 7 - Tripulação de uma nau portuguesa	88
Tabela 8 – Correlação entre variáveis da VI	93
Tabela 9 - Resultados variável instrumental.....	95

Índice de figuras

Figura 1 - Número de embarcações partindo da Europa para a Ásia.....	38
Figura 2 - Capacidade total das embarcações partindo da Europa para a Ásia	40
Figura 3 - Número de navios partindo para a Ásia (por país)	44
Figura 4 - Capacidade total dos navios partindo para a Ásia (por país).....	45
Figura 5 - Participação de cada país no número de embarcações com destino à Ásia.....	46
Figura 6 - Controle sobre o Executivo	48
Figura 7 - Proteção para o capital.....	48
Figura 8 - Controle sobre o Executivo	50
Figura 9 - Proteção para o capital.....	51
Figura 10 – Proselitismo	92

Capítulo 1 – Introdução

Portugal foi o primeiro país europeu a estabelecer uma presença colonial na Ásia, ao descobrir a rota marítima direta pelo Cabo da Boa Esperança, em 1488, e o último país europeu a retirar-se da Ásia com a transferência de Macau para a China em 1999. No entanto, o auge do poder português na Ásia ocorreu no século XVI, quando o país era a única potência europeia na região, e, apesar do monopólio de quase um século sobre as rotas para a Ásia, Portugal não foi capaz de competir com as Companhias de Comércio que surgem no século XVII.

As teses tradicionais que procuram explicar o declínio do Império português na Ásia enfatizam fatores diversos como população, PIB, mentalidade e caráter português. Neste trabalho, apresentaremos a hipótese de que um dos fatores que contribuíram de forma decisiva para o ocaso português foi a diferença entre as instituições de Portugal e a dos países competidores. Ao fazer isso, aproveitamos a disponibilidade de dados sobre as trocas comerciais entre Europa e Ásia pelo Cabo da Boa Esperança e sobre o desenvolvimento institucional dos países europeus, para comparar o poder explicativo de nossa hipótese e das teses tradicionais.

O início da Idade Moderna é destacado por diversos autores como um período crucial para as mudanças institucionais na Europa Ocidental que posteriormente fundamentaram a “grande divergência” entre as economias mais ricas e o resto do mundo.

North (1991) mostra que a evolução dos sistemas de troca, durante a Idade Média e o início da Idade Moderna, na Europa caracterizou-se pela criação de organizações e inovações crescentemente complexas e sofisticadas para lidar com os desafios específicos do comércio de longa distância. Nesse processo, o Estado desempenhou papel fundamental, havendo uma interação entre a necessidade fiscal dos governos, o grau de discricionariedade dos soberanos e sua capacidade de oferecer compromissos críveis de que não confiscariam o capital de mercadores e cidadãos. Assim, as condições para o desenvolvimento de instituições mais inclusivas variaram entre os diversos países da Europa.

Para North (1994), a variedade de arranjos institucionais entre os países da Europa nesse período, com maior e menor centralização na Coroa, apenas reforça seu argumento de que, nos locais onde um ambiente mais descentralizado, competitivo, e de maior liberdade de contrato e proteção para o capital prevalecia, criaram-se mercados

modernos e eficientes que favoreceram o aumento do comércio, da especialização e da riqueza.

Acemoglu e Robinson (2012) dá destaque a uma série de eventos críticos, na Idade Moderna, que condicionaram o processo de desenvolvimento institucional dos países ocidentais, como a Revolução Gloriosa em 1688. Para os autores, esse evento, ao limitar o poder da Coroa e conceder ao Parlamento, sujeito a pressão de diferentes grupos de interesse, a centralidade na definição das instituições econômicas, favoreceu o desenvolvimento de instituições econômicas mais inclusivas, em particular direitos de propriedade mais bem definidos, que incentivavam os investimentos, o comércio e a inovação. O Descobrimento da América, em 1492, também é outro evento crítico destacado pelos autores. Na realidade, o que os autores identificam no Descobrimento da América é o envolvimento de um conjunto de países da Europa Ocidental com o comércio de longa distância, incluindo o comércio entre Europa e Ásia pelo Cabo da Boa Esperança.

A avaliação sobre o efeito do comércio colonial sobre os países europeus que se engajaram no processo de expansão ultramarina é, contudo, objeto de diferentes interpretações na literatura. As opiniões divergem de forma significativa e, para diferentes autores, o comércio colonial pode ter tido efeito sobre o crescimento das economias europeias tanto negativo, especialmente para países como Portugal e Espanha (Wallerstein, 1974), irrelevante (McCloskey, 1981) ou positivo (Engerman, 1998).¹

Trabalhos mais recentes tendem a destacar a contribuição positiva do comércio colonial para os países europeus sob dois aspectos.

O primeiro deles, calcado em métodos cliométricos, avalia o impacto direto do comércio colonial sobre a renda dos países. Costa, Palma e Reis (2013), usando um modelo dinâmico (em contraponto aos modelos de equilíbrio parcial que indicavam efeito negligenciável do comércio sobre os países), chega à conclusão de que o comércio teve impacto significativo e positivo sobre o crescimento de Portugal, estimando que, na ausência dele, a renda per capita do país cairia em 20%.

¹ Wallerstein (1974) defende que as colônias favoreceram a acumulação de capital nas “economias centrais”, mas que para as economias da “semi-periferia”, como o Sul da Europa, elas eram apenas um custo. McCloskey (1981), com base em modelo de equilíbrio parcial, estima que o efeito de ter uma colônia era negligenciável para os países europeus. Engerman (1998) destaca, focando no caso inglês, que os lucros do comércio ajudaram, posteriormente, a financiar a industrialização, os investimentos no transporte doméstico, bem como o custeio da marinha que serviu de lastro ao poder da Inglaterra.

O segundo deles, calcados em modelos de economia política, destaca o impacto indireto do comércio colonial sobre o desenvolvimento institucional dos países europeus. Gelderbloom, de Jong e Jonker (2012), ao analisar os anos iniciais de operação da Companhia Holandesa das Índias Orientais, mostra que muitas das inovações organizacionais desenvolvidas pela Companhia, e que se tornaram características prevaletentes nas corporações modernas (e.g. responsabilidade limitada e ações negociáveis), surgiram a partir dos desafios que o comércio de longa distância e a necessidade de financiamento de companhia. Acemoglu et al. (2005) mostra que o comércio colonial, ao fortalecer grupos mercantis, atuou em favor do desenvolvimento institucional nos países da Europa Ocidental, em especial naqueles onde a Coroa não estava em posição para monopolizar e controlar o comércio.

Outra importante motivação para este trabalho é a escassez de literatura e a pouca atenção a que se concede ao contexto global mais amplo do Império Português no estudo da história e da história econômica brasileira. Embora o foco deste trabalho não recaia sobre o Brasil e sobre as relações entre Portugal e o Brasil Colônia, chamamos atenção às demais regiões do Império Português, em especial aquela que era a colônia mais importante e lucrativa nos anos iniciais da expansão portuguesa, o Estado da Índia.

Poucos os autores, ao analisar a história do Brasil colonial, colocam o território que veio a se conformar no Brasil em contexto mais amplo, não focando exclusivamente nos territórios da América portuguesa e na relação do Brasil Colônia com a metrópole. Incluem-se entre as exceções trabalhos como o de Alencastro (2000), que argumenta que a formação do território brasileiro decorreu do sistema de trocas que se estabeleceu entre Brasil e Angola, e de Cabral de Mello (2003), que, ao chamar atenção aos aspectos diplomáticos da disputa entre Portugal e Holanda pelo Nordeste brasileiro, mostra que o desfecho esteve não se pautou apenas pela “revolta nativista” da Batalha dos Guararapes, mas que esteve condicionado pelas turbulências na Europa e pela disputa global entre os dois países nas Américas, África e Ásia.

A importância de se ter um maior conhecimento no Brasil sobre a história mais ampla do Império Português assume uma outra conotação quando se toma consciência de que, em 1808, com a chegada da Corte, o Rio de Janeiro torna-se capital de um Império que, apesar de já distante do seu apogeu, abrangia a África e territórios tão distantes como Goa, Diu, Damão, Macau e Timor-Leste. Com efeito, ainda em 1816, D. João VI evocava o domínio português nos mares do Oriente em seu rol de títulos, como

nesse Decreto Real que regulamenta a bandeira do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves:

Dom João, por graça de Deus, Rei do Reino Unido de Portugal, e do Brasil, e Algarve, d'aquém e d'além-mar em África, Senhor de Guiné, e da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia, e da Índia, etc. Faço saber aos que a presente Carta de Lei virem: Que tendo sido servido unir os meus Reinos de Portugal, Brasil e Algarve, para que juntos constituíssem, como efetivamente constituem um só e mesmo Reino [...]

Dada no Palácio do Rio de Janeiro, aos 13 de Maio de 1816

Este trabalho está organizado da seguinte forma. O capítulo 2 inclui breve contextualização da história dos domínios portugueses ao leste do Cabo da Boa Esperança. O capítulo 3 apresenta as teses tradicionais que explicam o declínio do Império português na Ásia. O capítulo 4 consiste na hipótese deste trabalho e nas evidências históricas que lhe dão sustentação. O capítulo 5 diz respeito à abordagem empírica desta dissertação e aos resultados. O capítulo 6 conclui. O anexo explica de onde foram extraídas as variáveis de nossa base de dados e como calculamos alguns desses valores.

Capítulo 2 – Contexto Histórico

Neste capítulo, apresentaremos os principais desenvolvimentos na história da presença portuguesa na Ásia. O foco será mostrar a extensão da presença portuguesa no continente em seu período de auge, o período de competição com outras potências europeias e o derradeiro declínio de Portugal na Ásia.

O Reino de Portugal é fundado em 1139, quando Dom Afonso Henriques de Borgonha é aclamado Rei do até então Condado de Portucale, e, com a conquista do Algarve, em 1249, as fronteiras do país permanecem praticamente inalteradas até hoje. A formação do Reino de Portugal contrasta com a da vizinha Espanha, onde a união dinástica entre os Reis Católicos data de 1479 e onde apenas em 1492, com a conquista de Granada, seus limites vigentes foram delimitados. Também contrasta com outros reinos da Europa Ocidental, como França e Inglaterra, pela precoce centralização do poder na Coroa, em detrimento do resto da nobreza.

Em meados do século XIV, D. Pedro I de Portugal estabeleceu que a Coroa seria o último tribunal de apelo, subordinando várias jurisdições particulares à autoridade real. Em contraste com as práticas nos países onde o feudalismo era mais forte, os camponeses prestavam serviço militar diretamente à Coroa e, não, aos senhores das terras onde trabalhavam (Boxer, 1969).

Foi também durante o reinado de D. Pedro I que a peste negra teria chegado a Portugal. Como Acemoglu e Robinson (2012) destacam, em vários países da Europa Ocidental, a peste negra, ao devastar parte significativa da população e diminuir a oferta de trabalho, promoveu aumento dos salários e da mobilidade dos trabalhadores, reduzindo o poder da nobreza fundiária e, ulteriormente, fortalecendo a Coroa frente a esses grupos. Em Portugal, esse período de maior turbulência na relação entre camponeses e nobreza esteve associado também a turbulências políticas.

No final do século XIV, eclode, em Portugal, uma guerra de sucessão a partir da morte de D. Fernando I, da dinastia de Borgonha, que não deixou herdeiros homens. O conflito opôs, de um lado, o Rei de Castela, casado com a herdeira de D. Fernando I, aliada à nobreza fundiária de Portugal e, de outro, D. João I, meio-irmão ilegítimo de D. Fernando I, com apoio da pequena nobreza e de classes urbanas e populares. A vitória da coalizão de interesses em torno de D. João I consistiu em mais episódio no qual a

nobreza fundiária de Portugal perdia poder em relação à Coroa (Teixeira da Silva, 2000).

A centralização de poder precoce na Coroa portuguesa fez com que vários autores identifiquem Portugal como o primeiro Estado moderno. Com efeito, essa maior centralização foi um dos fatores apontados como causa do pioneirismo português na expansão ultramarina. Uma administração centralizada permitia a mobilização dos recursos necessários para financiar o processo de expansão marítima, o qual, apesar de extremamente lucrativo, exigia grandes investimentos e apresentava riscos elevados.

Outros fatores que teriam contribuído para o pioneirismo de Portugal envolvem: (i) posição geográfica de Portugal no extremo Ocidente da Europa, (ii) localização como entreposto nas rotas comerciais marítimas entre o Mediterrâneo e o Mar do Norte, (iii) proximidade com as ilhas atlânticas e com o Norte da África, (iv) coincidência de interesses de diversos grupos sociais na expansão, “*no início do século XV, a expansão correspondia aos interesses diversos das classes, grupos sociais e instituições que compunham a sociedade portuguesa* (Fausto 2010, p. 23)”, apenas a nobreza agrícola saía perdendo com a migração de trabalhadores rurais para as cidades e colônias (Fausto, 2010).

Em 1415, Portugal deu o primeiro passo em seu processo de expansão ultramarina com a tomada de Ceuta. Ao longo do século XV, Portugal irá gradualmente percorrer a costa africana até a conquista do Cabo da Boa Esperança por Bartolomeu Dias em 1487. Nesse período, o processo de exploração português baseou-se no estabelecimento de feitorias no litoral e com base no monopólio real dos produtos mais lucrativos, em especial do ouro, cujas moedas deveriam ser cunhadas na Casa da Mina, criada em 1481.

Godinho (1963a) argumenta que a experiência inicial com o Norte da África e com as especiarias da África Ocidental e o ouro da Guiné foram cruciais para a empreitada asiática portuguesa, pois permitiu a Portugal acumular recursos e experiência no comércio de longa distância e no trato das especiarias: “*o empreendimento indiano liga-se, deste modo, à prévia experiência do comércio das especiarias africanas e constitui o seu alargamento*” (Godinho 1963, p. 162). O autor nota que, no século XV, não há indícios de que chegar à Índia era um objetivo da Coroa portuguesa. Nessa época, o objetivo português era obter acesso aos mercados de ouro e escravo da África.

Para Godinho, o êxito inicial na exploração comercial da costa ocidental da África promoveu um duplo estímulo a Portugal para buscar a rota direta para o comércio com a Ásia.

Primeiro, criou a experiência na operação de rotas de comércio de mais longa distância e no trato das especiarias², bem como estabeleceu as instituições e o modo de operação que, grosso modo, fundamentou a exploração do comércio colonial asiático: monopólio real das mercadorias mais valiosas, eventuais arrendamentos a comerciantes privados (usualmente quando a Coroa não se encontrava em condições de arcar com os custos da manutenção da rota comercial), estabelecimento de feitorias nas costas, organização das trocas nas “Casas” estabelecidas em Lisboa.³

Segundo, o fluxo de ouro da Guiné e os lucros com as especiarias e escravos africanos colocavam a Coroa em situação financeira extremamente cômoda, permitindo os investimentos necessários nas viagens dos descobrimentos. Assim, é o próprio Estado português que será o promotor da viagem para além do Cabo da Boa Esperança, não havendo participação de comerciantes nas viagens iniciais: “*Foi o Estado português que teve de abrir ele próprio as escápulas para as especiarias vindas pela rota do Cabo, não foram de algum modo os homens de negócio*” (Godinho 1963a, p. 165).

Nessas condições, Bartolomeu Dias dobra o Cabo da Boa Esperança em 1488 e, dez anos depois, Vasco da Gama chega a Calicute em 1498. A fase inicial da presença portuguesa na Ásia foi marcada pelo enorme retorno das primeiras missões, que retornam carregadas com as valiosas especiarias e mercadorias asiáticas, e pelos confrontos entre os recém-chegados portugueses e os árabes e aliados já estabelecidos na orla do Índico. Para tanto, Portugal valeu-se de sua superioridade naval e do estabelecimento de alianças com reinos e cidades portuárias menores, as quais viam vantagem em aliar-se com uma força externa contra os reinos dominantes locais.⁴

Na primeira década do século XVI, a presença portuguesa no Índico Ocidental já se encontra relativamente assentada, com feitorias e pontos de apoio consolidados na

² Godinho menciona que D. João II teria despachado enviados à Ásia para colher informações sobre o preparo da pimenta asiática (negra) para aperfeiçoar o trato da pimenta africana (malagueta).

³ A Ordenação Real de 19 de outubro de 1470 estabeleceu o comércio da pimenta malagueta como direito exclusiva da Coroa. Em 1473, esse direito é arrendado ao comerciante lisboeta Fernão Gomes e, posteriormente, ao comerciante florentino Bartolomeu Marchione, sendo, no entanto, os arrendamentos revertidos para a Coroa posteriormente (Godinho, 1963a).

⁴ Isso foi o que ocorreu, por exemplo, na costa oriental da África, onde Melinde (no atual Quênia) alia-se aos portugueses, com o interesse de substituir as cidades de Quíloa (na atual Tanzânia), da qual era vassala, e Mombaça (no atual Quênia), nas rotas de comércio da região. Na costa ocidental da Índia (Costa do Malabar), ao chegar, os portugueses encontram apoio particularmente em Cochim, na disputa com Calicute.

costa oriental da África e na costa ocidental da Índia (Goa, que se tornará o centro do Estado da Índia, é conquistada em 1510), e uma garantia de autossuficiência de recursos por meio de saques a embarcações e da emissão dos *cartazes*.⁵ A partir daí, os portugueses partem para tentar o controle dos pontos estratégicos do Índico, tomando Ormuz em 1515, e avançam no Índico Oriental e além, tomando a localização estratégica de Malaca (na atual Malásia) em 1511, chegando às Ilhas Molucas (na atual Indonésia) em 1512, em Cantão (na atual China) em 1513 e em Tanegashima (no atual Japão) em 1542.

Em meados do século XVI, o poder do Império Português está em seu auge. O monopólio português do comércio das mercadorias asiáticas rende enormes retornos à Coroa; Portugal mantém controle de todos os pontos estratégicos do Índico, com exceção do Estreito de Bab-el-Mandeb, que dá acesso ao Mar Vermelho; os portugueses estabelecidos na Ásia estão operando nas rotas comerciais mais lucrativas da região, com destaque para o comércio entre China e Japão; e não há nenhum competidor à vista que rivalize com Portugal na região, especialmente em poderio naval.

Tomando como base uma visão global do Império Português em meados do século XVI, Godinho resume da seguinte forma a extensão das atividades portuguesas ao redor do mundo:

Um século e meio mais tarde [à tomada de Ceuta] os Portugueses estão estabelecidos em Macau e os seus kurofones – navios negros – frequentam os portos japoneses; casados vivem nas Molucas e nas Ilhas de Timor, em Bengala e no Pegu, enquanto aventureiros estão ao serviço do Grão Moghol. Os engenhos de açúcar povoam o litoral brasileiro, e já as temerárias e intemeratas bandeiras exploram o sertão até o Potosi e a Amazônia é percorrida. Em África, os enviados do Rei de Portugal visitaram as capitais do ouro – Mali e Gao -, outras bandeiras sobem o Zambeze até o Monomotapa e da costa angolana internam-se em demanda da Serra da Prata. Há conventos portugueses em Bassorah e na Pérsia, e Portugueses acompanham Venezianos e Arménios nas caravanas que daquela cidade do golfo Pérsico vão a Trípoli de Síria e Alepo. Viajam mercadores e marinheiros portugueses a bordo dos navios

⁵ Cartaz era o nome da licença de navegação emitida pelas autoridades portuguesas no Índico e exigida por eles de quaisquer embarcações que quisessem comerciar nas rotas marítimas da região. Nenhum navio poderia navegar naqueles mares sem o documento, correndo o risco, sobretudo se muçulmanos, de ter a carga confiscada e a embarcação afundada.

espanhóis que de Manila levam a seda a Acapulco para voltarem com a prata. Todos os anos os bancos de bacalhau da Terra Nova veem surgir as velas lusitanas, que por outro lado frequentam os portos de Biscaia e de França, levam o açúcar a Veneza e o peixe a Chios e Constantinopla. De Guiné e Angola, os veleiros portugueses transportam os negros para as Antilhas, donde trazem o ouro. (Godinho 1963a, p. 46)

A Espanha foi o primeiro país europeu, após Portugal, a operar rotas marítimas diretas com a Ásia com o estabelecimento da rota Manila-Acapulco em 1565. No entanto, essa rota nunca chegou a rivalizar com a rota do Cabo, no abastecimento dos mercados europeus. Um dos principais motivos para tanto foi o controle imposto pela própria Coroa espanhola, com vistas a evitar um escoamento excessivo da prata americana, de que apenas duas embarcações poderiam fazer o trajeto entre Manila e Acapulco a cada ano.

O monopólio português sobre a rota de comércio entre Europa e Ásia pelo Cabo da Boa Esperança foi rompido em 1591, quando James Lancaster parte da Inglaterra em direção à Índia, seguido por Cornelis de Houtman, que parte da Holanda em 1595, chegando aos mares asiáticos pelo Cabo da Boa Esperança. Apesar de os ingleses terem tanto interesse quanto os holandeses na exploração do comércio das mercadorias asiáticas e de terem sido os primeiros competidores europeus a desafiar os portugueses na Ásia, eles estabeleceram-se, na medida do possível, em áreas nas quais os portugueses atuavam em menor escala – e.g. Gujarate e Baía de Bengala –, e a disputa maior concentrou-se entre portugueses e holandeses.⁶

Além do interesse no comércio das mercadorias asiáticas, o ataque dos holandeses ao Império Português foi motivado pela formação da União Ibérica, em 1580, com a união das Coroas de Portugal e Espanha, contra cujo domínio os holandeses haviam se revoltado em 1568.

O confronto entre portugueses e holandeses inicia-se, em 1598, com o ataque holandês a São Tomé e Príncipe e durará até 1663 com a conquista de possessões

⁶ Neste trabalho, o foco recairá apenas na disputa entre Portugal e Holanda na Ásia, onde o resultado foi mais favorável para os holandeses. No entanto, o confronto estendeu-se por todos os continentes, com resultados variados (Boxer resume como vitória portuguesa na América, holandesa na Ásia e empate na África). A extensão geográfica da disputa luso-holandesa é destacada por Boxer da seguinte forma: “[A] luta subsequente foi travada em quatro continentes e em sete mares e esta luta seiscentista merece muito mais ser chamada a Primeira Guerra Mundial do que o Holocausto de 1914-1918, a que geralmente se atribui essa honra duvidosa.” (Boxer 1969, p. 115)

portuguesas na costa ocidental da Índia, onde se concentravam as regiões produtoras de pimenta e o poder português na Ásia.

Essa expansão holandesa no século XVII foi tão notável quanto a portuguesa no século anterior, tendo, contudo, ocorrido em grande medida em detrimento de Portugal. Já no início do século XVII, os holandeses detêm o controle das Ilhas Molucas e o monopólio sobre as especiarias produzidas naquele arquipélago (noz-moscada, macis e cravo). Em 1619, fundam Batávia (atual Jacarta), que funcionará como o centro da administração colonial holandesa na Ásia. Nas décadas posteriores, a Holanda infligirá uma série de derrotas aos portugueses na região, tomando-lhes o controle de pontos estratégicos para a navegação e de áreas produtoras de especiarias: Malaca é tomada em 1641; o Ceilão, em 1658; Cochim e outras possessões na costa ocidental indiana, em 1662. Os holandeses não conseguiram deslocar os portugueses em apenas três locais: Macau, Timor e Goa, Damão e Diu, na costa ocidental da Índia.

As razões destacadas na historiografia para o declínio do Império Português na Ásia serão apresentadas no próximo capítulo. Aqui o que se pretendeu destacar foi a amplitude dos movimentos de expansão e de retração e a forma drástica como isso ocorreu.

Capítulo 3 – Teses Tradicionais

Os portugueses conseguiram estabelecer uma presença expressiva na Ásia em pouco tempo e mostraram-se extremamente capazes de se inserirem nas principais e mais lucrativas rotas comerciais da região. Com efeito, no século XVI, o Oceano Índico havia-se convertido em um “lago português”. No entanto, apesar de terem contado com praticamente um século de monopólio sobre a rota marítima entre a Europa e a Ásia e de já terem estabelecido amplas redes de contato na região, Portugal não foi capaz de suportar a competição de outras potências europeias.

Esse é um tema incontornável para acadêmicos que estudam a história colonial portuguesa na Ásia, os quais destacaram uma série de fatores que teriam causado ou contribuído para o ocaso do Império Português na região. Neste capítulo, apresentaremos essas principais referências sobre a história portuguesa na Ásia que tratam direta ou indiretamente das causas da derrocada portuguesa.

Como se verá a seguir, identificamos a tese principal de cada autor e os motivos destacados para o declínio português. Quando isso não for possível, apresentaremos a nossa interpretação de como as ideias do autor podem ser entendidas para explicar o ocaso da empreitada asiática de Portugal.

De modo geral, as teses que tradicionalmente explicam a derrocada do Império Português na Ásia destacam, de um lado, características intrínsecas a Portugal ou aos povos ibéricos, como mentalidade medieval e fervor religioso; e, de outro, disparidade de recursos, em especial o tamanho da economia e da população.

Este exercício tem por objetivo, além de promover uma revisão da literatura sobre o Império Português na Ásia, identificar quais são as variáveis que usaremos de controle ao testar nossa hipótese na abordagem empírica. Ao final do capítulo, apresentamos uma tabela com o resumo das teses dos autores apresentados a seguir e com as variáveis que serão utilizadas na abordagem empírica. A fonte dos dados e informações sobre as variáveis construídas por nós constam do Anexo.

Vitorino Magalhães Godinho. Um dos principais estudos sobre a expansão marítima portuguesa e sobre o Império Português na Ásia é a obra de Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial Vols. I-IV* (1963-1971). O autor é um dos principais nomes da historiografia portuguesa e seu trabalho obteve destaque ao apresentar a história da colonização portuguesa em um contexto global mais amplo, em

que as dinâmicas e os condicionantes atuantes no processo de expansão eram identificados não apenas em Portugal, mas também nas cidades italianas, nas caravanas do Norte da África, nos mercados do Levante e nas disputas entre diferentes reinos na orla do Oceano Índico.

O escopo do trabalho de Godinho é extremamente abrangente, e a obra não apresenta de forma clara e direta uma razão ou um conjunto de fatores que atuaram para que os portugueses perdessem o domínio que haviam conquistado sobre o Oceano Índico e sobre as principais rotas de comércio da Ásia. De outra parte, a tese central de Godinho e os argumentos apresentados pelo autor sobre os movimentos de expansão e retração dos portugueses permitem extrair algumas conclusões sobre porque os portugueses, tendo mantido o monopólio das rotas asiáticas por quase um século, não conseguiram competir com as potências entrantes na Ásia.

A tese central da obra de Godinho baseia-se na contradição entre o *cavaleiro* e o *mercador* e em como a síntese entre esses dois tipos condicionou a atuação do Império Português e de seus agentes ao redor do mundo. Para o autor, a expansão portuguesa ocorreu sob a égide da cruzada. À Reconquista da Península Ibérica, seguiu-se a conquista do Noroeste da África e, impulsionados pelas vitórias contra os mouros, os portugueses foram seguindo a costa africana. Esse movimento de expansão, baseado inicialmente em motivações religiosas e militares, permitiu aos portugueses ganhar os mercados do Noroeste da África e da costa ocidental africana, cortando a intermediação das caravanas, e obtendo acesso direto ao ouro, aos escravos e às especiarias da região, especialmente a pimenta malagueta. Contudo, para Godinho, o mundo que foi sendo criado a partir das cruzadas contradizia-se com ela. A cruzada criou o comércio, mas o *cavaleiro* que liderou o processo não sabia de negócios, e como nota D. Martinho, vedor da Fazenda, em 1532, “*mercadear e pelejar são mais contrários que os polos Norte e Sul*” (citado por Godinho, 1963a, p.56).

Essa contradição gerou o que o autor identificou como *cavaleiro-mercador*. Por algum motivo, o comércio deixou de ser visto como uma atividade que desonraria o nobre fidalgo. Os *cavaleiros* passaram a envolver-se com as atividades do *mercador*, mas sem adotar totalmente sua mentalidade ou adquirir suas habilidades para o negócio. De outra parte, o *mercador* teve de se fazer *cavaleiro* para beneficiar-se das oportunidades que só eram acessíveis por meio de vínculos com a Coroa. O autor ilustra essa contradição recorrendo a relatos de estrangeiros contemporâneos que notavam a facilidade e a vultuosidade com a qual os portugueses gastavam dinheiro – muito além

de seus meios –, em um traço que seria identificado com a mentalidade do nobre e do cavaleiro, que não precisam prover-se e cujo patrimônio herdado os eximiria da necessidade de poupar e de praticar a austeridade.⁷

Godinho ainda identifica outras contradições nos tipos disseminados pelo vasto Império Português. De um lado, o *lançado* é o português nômade, aventureiro e que se dedica a atividades comerciais, praticando a arbitragem de preços, descobrindo mercados e produtos. De outro lado, o *casado* é o sedentário que, ao chegar, nas áreas descobertas, assenta-se, casa-se localmente e, em muitos casos, desenvolve atividades de interesse fundiário, tornando-se proprietário de terras e mais interessado na prosperidade local do que nos lucros a serem auferidos pela metrópole.

São essas tensões que estariam na raiz da ineficiência e das limitações do Império Português. Referindo-se a Duarte Gomes Solis⁸, Godinho destaca o veredito dos economistas do século XVII que, ao falar da decadência portuguesa na Ásia, declaram que o erro decisivo foi o *cavaleiro* não ter entregado a administração aos *mercadores*. Afonso de Albuquerque, em 1514, escreve ao Rei: “*vejo vossos tratos e feitorias andar em poder de homens cortesãos. Apegai-vos, Senhor, com os mercadores que tiverem inteligência e saber, e tereis maior tesouro na Índia do que tendes em Portugal*” (*Cartas*, vol. I, p. 404-5, *apud* Godinho, 1963a, p. 53). Ainda que não afirmado pelo autor, o mesmo raciocínio poderia ser aplicado ao problema que ele identificou como o *mercador* virado *cavaleiro*. O erro teria sido o comerciante investido mais recursos em tornar-se fidalgo do que em investimentos produtivos.

Segundo nosso entendimento, podemos interpretar a tese de Godinho de duas formas. De acordo com nossa primeira interpretação, a tese do autor fundamenta-se em teorias culturais na medida em que identifica, no caráter nacional, os condicionantes para a atuação portuguesa. O *cavaleiro* seria a porção arcaica da mentalidade portuguesa e teria criado empecilhos para o desenvolvimento de atividades modernas, como as que se desenvolveram no Noroeste da Europa. O povo português apresentaria características intrínsecas que lhe fariam priorizar o gasto sobre a poupança e o investimento e o uso da força e de atividades redistributivas sobre atividades produtivas.

⁷ Godinho cita um veneziano chamado Cà Masser que, no início do século XVI, repara que os portugueses “*non s’attrovano uno ducato, perché tutti vivono sopra quella poca d’intrada de questo Re, e spendono largamente senza alcuna ragione.*” (Godinho, 1963a, p. 53).

⁸ Duarte Gomes Solis (circa 1562-1632), foi um comerciante português, que, após atuar em Cochim, radicou-se em Madri, onde escreveu *Discursos sobre los comercios de las Indias* (1622), sobre as causas do declínio português, e *Alegación en Favor de la Compañía de la India Oriental y Comercios ultramarinos que de Nuevo se Instituyó en el Reyno de Portugal* (1628), em defesa do estabelecimento de uma Companhia de Comércio para competir com Holanda e Inglaterra.

Essa interpretação encontra respaldo também na importância atribuída por Godinho a motivações religiosas – cruzadas católicas – para a expansão e atuação portuguesa.

De outra parte, na própria obra de Godinho, há trechos que mostram que teses que se fundamentam em “características intrínsecas” para explicar a prosperidade ou o fracasso das nações podem não ser as de maior poder explicativo. Por exemplo, o autor contrasta a experiência de um veneziano que, por volta de 1505, destaca o desprezo dos portugueses pelas atividades comerciais, tidas como “incivis e baixas”, com o relato de um francês, que, setenta anos mais tarde, registra que tudo gira em torno das navegações e dos lucros.⁹

Por isso, outra interpretação possível seria a de que a tese do autor fundamenta-se em argumentos essencialmente institucionais. As cruzadas teriam sido um “momento crítico” na história da Península Ibérica, tendo favorecido a consolidação desses reinos antes dos demais países europeus. A centralização na Coroa teria favorecido a mobilização de recursos para as grandes navegações, mas também prejudicado o desenvolvimento de grupos produtivos. A atividade comercial que resultou da expansão militar das Cruzadas teria reforçado ainda mais o papel do Estado, o qual, segundo Godinho:

“mercantilizou-se, mas não se organizou como empresa comercial. O cavaleiro deixou-se arrastar pela cobiça, mas não soube tornar-se mercador e arruinou-se nos gastos demasiados. O mercador quis ser, ou viu-se forçado a pretender ser cavaleiro, e a hipertrofia do Estado-negociante obstou ao desenvolvimento de forte burguesia mercantil e industrial.” (Godinho, 1963a, p. 62)

A natureza das instituições que se desenvolveram em Portugal estabeleceu os incentivos que fizeram o *cavaleiro* atuar como *mercador* e o *mercador* querer tornar-se *cavaleiro*. Em função da centralização e do monopólio da Coroa, o *cavaleiro* teria acesso privilegiado ao comércio ultramarino. O *mercador* para ampliar seus negócios deveria buscar cair nas graças da Coroa, fazendo-se *cavaleiro* e aplicando a lógica de que, em uma sociedade mais absolutista, *rank* equivale a *rent*.

⁹ Cà Masser, 1504-06, “circa al trattar della mercadanzia in questa città, poco per loro naturale é trattada, despreziando quella, parendoli cosa incivil e bassa; però sono poveri de danari universalmente tutti” (Godinho, 1963a, p. 53). Thevet, 1575, “Le peuple y est fin, accort, prevoyant à sés affaires, industrieux et actif, et duquel tout l’étude git à naviguer, à cause qu’ils em espèrent profit” (Godinho, 1963a, p. 61)

Em nosso trabalho discutiremos essas duas interpretações possíveis. A segunda interpretação está em linha com o que defendemos e dá força à hipótese que apresentamos no próximo capítulo. A primeira interpretação será testada contra a hipótese institucional por meio de variáveis que pretendem capturar essas “características intrínsecas”, como religião católica e cultura ibérica.

Charles R. Boxer. *O Império Marítimo Português* (1969) de Charles Boxer é muito provavelmente a principal referência em língua inglesa sobre a história do Império Português e, junto com o trabalho de Godinho (1963), estão entre os estudos mais tradicionais sobre a ascensão e o declínio do poder colonial português. O principal fio condutor do trabalho de Boxer é explicar por que os portugueses foram os primeiros europeus a lançarem-se na expansão ultramarina e os últimos a abrir mão de seus domínios coloniais. Ao fazer isso, o autor elenca uma série de motivos que explicariam tanto (i) o declínio acentuado da presença portuguesa a leste do Cabo da Boa Esperança quanto (ii) a manutenção de posses coloniais em partes da Ásia.¹⁰

O estudo de Boxer está dividido em duas partes. Na primeira, o autor apresenta os principais desenvolvimentos no Império Português, desde as primeiras conquistas no Norte da África, até o reconhecimento da independência do Brasil por Portugal, em 1825. No que se refere à Ásia, o autor divide os desafios à presença portuguesa em dois momentos: de 1600 a 1663, marcado pela luta contra os holandeses; e de 1663 a 1750, marcado pela estagnação e acomodação dos portugueses na região.

A luta entre holandeses e portugueses começa com o ataque batavo a São Tomé e Príncipe em 1598 e termina com a conquista das colônias portuguesas no Malabar, em 1663. Conforme enumera Boxer, as razões para a vitória holandesa na Ásia podem ser creditadas a três fatores: (i) recursos econômicos superiores, (ii) número superior de homens, (iii) poder marítimo superior. Além desses fatores, o autor também apresenta de forma menos clara e mais dispersa outros que explicariam o resultado da disputa entre Portugal e Holanda, como: (iv) maior profissionalismo da Companhia Holandesa das Índias Orientais (*Vereenigde Oostindische Compagnie* – VOC), (v) problemas da administração portuguesa (corrupção e má gestão) e (vi) melhor treinamento e vigor

¹⁰ O autor também aborda as colônias americanas de Portugal (Estado do Brasil e Estado do Maranhão e Grão-Pará), bem como os domínios na costa africana do Atlântico. Neste trabalho, estaremos mais interessados nas questões específicas à Ásia portuguesa. Muito embora certos elementos fossem disseminados em todo o império colonial português, Boxer destaca diferenças importantes entre a colônia americana e as asiáticas, em especial, o fato de que, no Brasil, o poder lastreado na riqueza fundiária era muito mais acentuado.

físico dos soldados do Norte da Europa.¹¹ Nas regiões onde os holandeses fracassaram, Boxer apresenta como explicação fatores que salientam traços físicos e culturais dos portugueses, como uma maior adaptação ao clima tropical e uma tendência a constituírem raízes onde chegavam¹².

O período que se seguiu foi marcado pela estagnação e acomodação do Império Português na Ásia, que em muito contrastava com o monopólio que os portugueses haviam exercido por praticamente um século no comércio das especiarias asiáticas. Novamente o autor enumera uma série de fatores que explicariam por que os portugueses não teriam sido completamente desalojados da Ásia, com destaque para a “tenacidade e capacidade de recuperação”, fundamentada no orgulho do passado quinhentista e no nacionalismo português.

Embora não seja apresentado como uma tese, o autor menciona, em vários trechos, a questão do nacionalismo português como uma característica diferenciadora do país. Boxer argumenta que o nacionalismo decorria, entre outros, da ideia de que Portugal era uma nação escolhida por Deus, predestinada a um futuro glorioso. Esse sentimento de orgulho nacional calcado em elementos religiosos fica patente na esperança do Padre Antônio Vieira de que o término da disputa entre Madri e Lisboa na época da União Ibérica permitiria que os portugueses vitoriosos pudessem banhar suas espadas “*no sangue dos hereges da Europa, no sangue dos muçulmanos na África, no sangue dos pagãos da Ásia e na América, conquistando e subjugando todas as regiões da Terra debaixo de um único império para que pudessem todas, sob a égide de uma só coroa, ser gloriosamente colocadas aos pés do sucessor de São Pedro*” (Boxer p. 355, 1969). Percebe-se, como em nossa primeira interpretação de Godinho, o destaque a características culturais e religiosos como um dos fatores que determinaram os rumos do Império Português na Ásia.

Além das variáveis culturais e religiosas presentes no estudo de Boxer, os fatores enumerados pelo autor como causas da decadência portuguesa na Ásia também incluíam diferenças na etnia (“europeus nórdicos” contra “europeus ibéricos”) e nos recursos à disposição de cada país (econômicos e populacionais).

¹¹ Boxer coloca da seguinte forma: *O físico destes europeus nórdicos era alvo de comentários invejosos por parte de seus adversários [portugueses]* (Boxer p. 123-4, 1969).

¹² *[H]omens habituados ao sol tropical e hábeis nas lutas no mato contra homens que tinham sido treinados nos campos de batalha mais frescos e formais de Flandres e da Alemanha* (Boxer p. 126-7, 1969)

Niels Steensgaard. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century* (1973), de Niels Steensgaard, aborda a quebra do monopólio português na Ásia pelos holandeses e ingleses. A “revolução” identificada pelo autor é o fim do comércio das caravanas e o triunfo das Companhias de Comércio, as quais também representariam o triunfo de organizações econômicas mais modernas sobre outras mais arcaicas. Para tanto, o autor divide as formas de exploração do comércio das mercadorias asiáticas entre “empresas redistributivas” e as companhias de comércio, e argumenta que a superioridade organizacional e burocrática dessas resultou em sua prevalência sobre aquelas.

Steensgaard destaca que o comércio de caravanas manteve-se ativo e próspero até o início do século XVII, quando a rota marítima passa a prevalecer e desbanca a rota terrestre. O principal evento que teria desencadeado essa mudança nas rotas comerciais foi o aparecimento das companhias de comércio holandesa e inglesa. Nesse contexto, um dos principais questionamentos que o autor se faz é por que as companhias dos países do noroeste da Europa tiveram êxito, enquanto os portugueses fracassaram mesmo tendo desfrutado de um século de monopólio da rota marítima para a Ásia.

Para o autor, o mercado das especiarias, até o estabelecimento da rota marítima direta, era definido como um no qual a demanda era regular, mas seu suprimento era irregular e imprevisível, por causa das grandes distâncias e dos custos de transação associados: problemas de comunicação e de transmissão de preços, o ritmo das moções e, em particular, a insegurança no transporte das mercadorias, que elevava os “custos de proteção”¹³.

As “empresas redistributivas” seriam aquelas especializadas em produzir violência e em ofertar o serviço de proteção, isto é, não buscavam extrair lucro por meio de maior eficiência ou maior controle sobre o preço de determinada mercadoria, mas, sim, cobrar taxas e tributos. Esse seria o modo de operação do Império Português no comércio das mercadorias asiáticas. Portugal, em vez de explorar a rota pelo Cabo da Boa Esperança, teria preferido usar essa rota de forma subsidiária e extrair tributos das antigas rotas, incluindo aquelas que alimentavam o comércio das caravanas:

[T]he saving [through the Cape route] was first and foremost to be made by the avoidance of robbers and tax-gatherers through the

¹³ Ao falar de custo de proteção, Steensgaard faz referência aos conceitos de Frederic C. Lane (1958), que o define como o custo do serviço de “não agressão” ou de proteção contra a agressão de terceiros. No contexto do comércio das caravanas, essas eram os custos associados à proteção oferecida às caravanas e o preço desse serviço eram as taxas cobradas dos mercadores ao entrar nos diferentes reinos e ao passar por áreas de chefes locais que cobravam pedágios.

internalization and centralization of the protection costs. But the Portuguese takeover of the pepper only became a takeover within the existing structure; the protection costs were increased rather than reduced so long as the price was determined by the caravan routes.
(Steensgaard p. 101, 1973)

As Companhias de Comércio, por sua vez, usaram a excessiva volatilidade dos mercados das commodities asiáticas e os elevados custos de transação associados a elas a seu favor. Isto é, a internalização dos custos de proteção pelas companhias deu-lhes uma vantagem sobre as caravanas, o que, combinado com as estratégias de controle de preços nos mercados na Europa, permitiram que emergissem sobre as rotas alternativas e se consolidassem como os vencedores na disputa pelo comércio transcontinental das mercadorias asiáticas.¹⁴

Dessa forma, Steensgaard apresenta as companhias como inovações institucionais que alteraram a estrutura do mercado das commodities asiáticas. Ainda que o autor não procure explicar por que alguns países conseguiram apresentar soluções mais eficientes aos desafios do comércio de longa distância, vários dos elementos apresentados pelo autor corroboram a hipótese institucional apresentada neste trabalho, em particular seus argumentos sobre a maior eficiência das Companhias de Comércio sobre os portugueses. Nesse sentido, a tese de Steensgaard vai ao encontro da nossa hipótese.

De outra parte, o que se pretende neste trabalho é explorar um ponto menos discutido na obra de Steensgaard. O autor qualifica a empreitada colonial portuguesa como redistributiva e atribui a diferença entre Portugal e as potências entrantes como uma entre “diferentes estruturas”, sem explicar o que estaria por trás dessa diferença. Fica claro, em vários registros contemporâneos, que Portugal tinha noção de que estava sofrendo com a competição dos países do Noroeste da Europa, mas foi incapaz de reagir a ela. Como procuraremos argumentar mais adiante, o nível de desenvolvimento institucional dos principais competidores no comércio das especiarias asiáticas teve papel fundamental na definição da capacidade desses países de apresentarem inovações institucionais e de gerir a exploração do comércio colonial em bases mais eficientes. Em termos de nossa abordagem empírica, o nível de desenvolvimento institucional será

¹⁴ Em vez de extrair rents em cima da proteção, as Companhias usavam a vantagem comparativa que tinham no “serviço de proteção” em sua estratégia de formação de preços.

nossa principal variável de interesse, a qual será testada junto às demais variáveis identificadas neste capítulo.

Anthony Disney. *A Decadência do Império da Pimenta* (1978), de Anthony Disney, oferece um dos relatos mais detalhados da criação, do funcionamento e do fracasso da Companhia Portuguesa das Índias. O foco é o período crítico no qual Portugal perde o monopólio que disfrutava no comércio entre Europa e Ásia pela via marítima e, para tanto, apresenta a breve história da Companhia como evidência da tentativa portuguesa de responder aos desafios apresentados pelos competidores europeus por meio da “modernização econômica” de suas relações comerciais com a Ásia.

O trabalho de Disney é extremamente minucioso nos detalhes e, mais do que apresentar uma tese e argumentar a seu favor, o autor dedica atenção à apresentação dos fatos que marcaram a existência da malsucedida Companhia Portuguesa das Índias, com base na documentação oficial da época e do relato de contemporâneos.

O contexto que antecede a criação da Companhia foi marcado pelas dificuldades financeiras do Estado da Índia, causadas, em grande parte, pela dificuldade em fazer frente aos competidores ingleses e holandeses. A principal fonte de receitas da administração portuguesa na Ásia, as taxas alfandegárias, haviam caído, em termos nominais, cerca de 40% entre 1600 e 1634, convertendo o superávit que a Ásia gerava para Portugal, em déficit. Com efeito, nas décadas de 1620 e 1630, Lisboa teve de remeter para a Ásia valores que variaram entre 52.000 e 170.000 cruzados em determinados anos. Dada a dificuldade em manter rentável o comércio colonial com a Ásia, Portugal busca replicar o que estava funcionando para seus competidores.

Ingleses e holandeses haviam sabido consolidar comercialmente sua importuna intromissão nos mares asiáticos, através da formação de companhias [de comércio], que eram geralmente reconhecidas como das mais modernas e bem sucedidas organizações comerciais do tempo, capazes de utilizar o capital e a experiência de uma maneira altamente eficiente. Se ingleses e holandeses, igualmente inexperientes na tarefa difícil de negociar diretamente com o Oriente, logravam bons resultados com essas empresas, havia boas razões para crer que os portugueses, veteranos experimentados nas andanças do Oriente, poderiam fazer o mesmo – talvez até conseguissem vencer os intrusos no próprio terreno. (Disney, 1978, p. 89)

Ao apresentar a história da criação da Companhia Portuguesa, Disney deixa claro em vários momentos que, mais do que considerações de cunho comercial e empresarial, interesses políticos e pessoais, contra e a favor da iniciativa, marcaram o processo. Além disso, apesar de a principal justificativa para o estabelecimento de uma Companhia ter sido a mobilização de capital privado para aliviar o Tesouro Real, o capital da nova empresa é composto quase que integralmente por aportes da Coroa e das Câmaras Municipais.

A operação da Companhia também foi marcada pela ingerência de autoridades da Coroa e do governo de Portugal, em Lisboa e na Ásia, durante o período de sua existência. Embora a Companhia Portuguesa das Índias tivesse inspiração nas competidoras do Noroeste da Europa, as condições sob as quais operava eram significativamente distintas das demais companhias. As Companhias de Comércio da Holanda e da Inglaterra entraram na Ásia com ampla autonomia comercial para a abertura e operação das feitorias por meio de um quadro de funcionários nomeados pela direção das companhias na Europa. De outra parte, a Companhia Portuguesa teve de lidar com a burocracia estabelecida em Goa e com as instruções transmitidas pela Coroa ao Conselho em Lisboa.

Disney não apresenta uma explicação mais teórica para o fracasso da Companhia Portuguesa das Índias, limitando-se a elencar uma série de razões que contribuíram para sua falência: (i) falta de recursos, (ii) diferenças entre grupos da elite, (iii) falta de investidores privados e (iv) sérias limitações para atuar na Ásia, em particular a forte oposição de grupos e da burocracia com interesses já estabelecidos na Ásia. Entre esses fatores, o autor dedica especial atenção aos problemas com a burocracia na Ásia e, de modo geral, à falta de autonomia para a atuação da Companhia:

O conselho recebia instruções da Coroa numa grande variedade de sectores, desde o trivial ao mais importante, desde a política a adoptar na compra da pimenta até ao fornecimento de beliches a particulares a bordo dos navios da carreira da Índia. Estas instruções eram, por vezes, irrealistas e exigiam da companhia longas explicações dos motivos por que não poderiam ser cumpridas. (Disney, 1978, p. 175-6)

Minada pela má gestão, pela ingerência política e pela incapacidade de competir em igualdade com as Companhias de Comércio de Holanda e Inglaterra, a Companhia Portuguesa das Índias, após cinco anos de sua criação, tem seu capital reduzido de

1.200.000 cruzados para menos da metade. Em 1633, a Coroa informa que não aportará recursos na Companhia e decreta sua falência.

O autor não desenvolve uma tese para explicar por que Portugal não conseguiu competir com as potências entrantes e sequer copiar o que eles estavam fazendo e apenas nota que “*o fracasso da Companhia [...] demonstrou a incapacidade de Portugal para solucionar seus problemas [...] através de uma modernização econômica*” (Disney, 1978, p. 182). Em alguns momentos, o autor faz referências à “mentalidade ibérica”, associando-se a teses culturais, mas não chega a apresentar isso como uma das razões para o fracasso. Embora a visão de Disney sobre as causas do declínio português na região possa estar aberto a interpretações, as evidências que ele apresenta dão um importante suporte para ilustrar os diferentes contextos institucionais nos quais operavam, de um lado, as Companhias de Comércio e, de outro, as iniciativas de Portugal para a organização do comércio das mercadorias asiáticas. Nesse sentido, as evidências apresentadas pelo autor serão amplamente utilizadas no próximo capítulo e, em nossa abordagem empírica, a “tese” do autor – de severos obstáculos à “modernização econômica” – corrobora a variável de nível de desenvolvimento institucional.

Sanjay Subrahmanyam. O estudo de Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia 1500-1700* (1993), diferencia-se das demais teses apresentadas aqui em dois pontos. Em primeiro lugar, destaca que vários estudos sobre os portugueses na Ásia são carregados de preconceito e transpõem para o início da Idade Moderna, várias concepções a respeito das diferenças entre os países do Norte da Europa – mais ricos e “modernos” – e os do Sul – mais pobres e “arcaicos” – observadas no século XX. Em segundo lugar, Subrahmanyam procura sempre recorrer a fontes asiáticas e destacar o contexto local como um dos fatores explicativos nas experiências de ascensão e declínio das potências europeias na Ásia.

O trabalho de Subrahmanyam é mais recente que os anteriores e, dessa forma, incorpora e menciona várias dos fatores identificados nos demais trabalhos sobre os fatores que causaram o declínio do Império português na Ásia. Em especial, faz questão de frisar como que Portugal era pequeno se comparado em área ou em população com os países asiáticos – de modo a reforçar um dos pontos principais do autor, o de que os europeus não ditavam os desenvolvimentos na Ásia como a historiografia, em particular a de cunho mais nacionalista e dos cronistas oficiais, costuma apresentar. Como esse

ponto já foi apresentado nas teses anteriores, focaremos nesta parte sobre os pontos específicos apresentados pelo autor.

Com relação ao primeiro ponto, Subrahmanyam pronuncia-se contra o que chama de *weberianismo* em muitas das teses que analisam o Império português na Ásia e contra teses estruturais, como a de Steensgaard. Esses trabalhos, segundo o autor, atribuem a Portugal características intrínsecas mais arcaicas e, aos países do Norte da Europa características mais modernas, sendo essa diferença tributada a fatores exógenos como cultura (Norte contra Sul) ou a religião (católicos contra protestantes). A partir dessa diferença, condicionam toda sua explicação e, com a vantagem da análise retrospectiva, apresentam as soluções dos países do Noroeste da Europa como as mais corretas e as adotadas por Portugal como prenúncio do fracasso do país (novamente, nada importando o que acontecia nos países asiáticos). Como exemplos de teses desse tipo, o autor menciona van Leur (1995), que apresenta uma explicação sociológica baseada na mentalidade medieval dos portugueses, e Steensgaard (1974), que, como visto anteriormente, atribui à empreitada colonial portuguesa características mais arcaicas (empresas redistributivas).¹⁵

Para o autor, esse tipo de análise condicionou a visão de que o século XVII teria consagrado o triunfo das Companhias de Comércio no comércio entre Europa e Ásia, em contraponto à empreitada medieval e coletora de tributos de Portugal. A nomenclatura “companhia” e as inovações gerenciais que elas trouxeram consigo reforçariam essa impressão. No entanto, para Subrahmanyam, há outros fatores que depõem contra a caracterização das Companhias de Comércio como empresas racionais e maximizadoras de lucro, como o uso da força bruta (em particular pela VOC) e razões circunstâncias na Ásia (como a obtenção de um acordo preferencial com o Japão pelos holandeses), os quais nada tinham a ver com maior eficiência. O contexto asiático também explicaria a diferença entre a VOC e a Companhia Inglesa das Índias Orientais (*East India Company* – EIC), pois os ingleses, ao chegar na Ásia, não dispunham de recursos para se afirmar contra os competidores europeus. Isso teria feito com que a EIC se especializasse no comércio direto com a Europa e deixasse o comércio intra-asiático

¹⁵ Conforme citado por Subrahmanyam (1993, p. 272), van Leur afirma ser Portugal “*medieval in character, a factor that helps to explain its limited effectiveness. [...] Non-economic motives – lust for plunder, not lust for profits – played the chief role in overseas expansion*” e seu regime colonial não ter introduzido “[a] single new economic element into the commerce of Southern Asia. The forms of political and economic domination – monopolies, fiscal exploitation, ‘fiscalization’ of the government – all of them originated in the caliphates of Byzantium, and were transferred to Portugal”.

para empreendedores locais, os quais fizeram incursões graduais no comércio regional com base em alianças com grupos locais.¹⁶

Os argumentos apresentados por Subrahmanyam sobre teses *weberianas* e estruturais contemplam duas interpretações em relação à apresentada neste trabalho. Eles aproximam-se dos nossos na medida em que não favorecem causas fundamentadas em características inerentes a determinados povos. De outra parte, eles contrariam nossa interpretação na medida em que contestam a caracterização das Companhias de Comércio como inovações institucionais que apresentavam vantagens em relação aos demais competidores. Como mencionado anteriormente, as teses baseadas em características intrínsecas serão testadas contra a hipótese institucional em nossa abordagem empírica. Com relação à contestação da maior eficiência das Companhias de Comércio, esse é um ponto que será discutido ao apresentarmos as evidências históricas a favor de nossa hipótese, mas admitimos que, grande parte de nossa argumentação, parte do pressuposto de que as Companhias de Comércio eram mais eficientes na exploração do comércio ultramarino.

Com relação ao segundo ponto, Subrahmanyam sempre procura fazer referência, ao longo de seu trabalho, a fontes e ao contexto asiáticos.¹⁷ Os portugueses não chegaram a uma Ásia que se encontrava estagnada, tampouco atuaram sobre uma *tabula rasa*, tendo as mudanças na geopolítica e nas dinâmicas sociais e econômicas um papel importante na história das potências europeias no continente. O contexto asiático teria mudado entre 1500 e 1700 e essa evolução afetou a competição entre os países europeus.

¹⁶ Subrahmanyam também destaca que, na disputa entre holandeses e portugueses, o desfecho não foi o mesmo em diferentes locais. Os holandeses tiveram êxito na Ásia, mas, no caso do Atlântico, o desfecho foi mais favorável aos portugueses. Embora uma comparação entre a experiência no Atlântico e no Índico fuja ao escopo deste trabalho, quando apresentamos nossa hipótese, destacamos alguns pontos que diferenciam a experiência colonial nesses dois continentes, sendo que, no Índico, argumentamos que havia muito mais espaço para competição pela natureza comercial da presença europeia, do que, possivelmente, no Atlântico, onde o controle sobre terras e trabalhadores era mais preponderante.

¹⁷ Ao fazer referência a fontes asiáticas, o autor nota que é necessário saber separar mito de realidade em muitos dos relatos, os quais, apesar de trazer imprecisões ou exageros, quando bem interpretados são fontes de conhecimento acerca da percepção local sobre os europeus. Sobre exageros, autor reproduz relato de cronista chinês sobre a chegada dos portugueses a Cantão, o qual os caracteriza como “comedores de criancinhas”: [*The Portuguese*] *secretly sought to purchase children of above ten years age to eat. Each child was purchased at 100 cash. This caused the evil youth of Kwangtung to hasten kidnap children and the number of children eaten was uncountable. The method was to first boil up some soup in a huge iron pan and place the child, who was locked in an iron cage, into the pan. After being steamed to sweat, the child was taken out and his skin peeled with an iron scrubbing-brush. The child, still alive, would now be killed, and having been disemboweled, steamed to eat.* (Fok, 1987, p. 145, *apud* Subrahmanyam, 1993, p. 145)

Quando os portugueses chegaram à Ásia, certas tendências na região teriam criado condições mais favoráveis para o comércio na região e para que os portugueses conseguissem se estabelecer no Índico. Nos séculos que precedem a viagem de Vasco da Gama, os fluxos de comércio haviam mudado do sentido Leste-Oeste, que passava pela rota das caravanas, como a rota da seda, para o eixo norte-sul, que alimentava os portos da orla do Oceano Índico. Essa mudança coincide também com o estabelecimento do domínio árabe e de populações costeiras islamizadas sobre as rotas de comércio marítimo na região. Essas tendências teriam, assim, aumentado o volume de comércio na região e tornado mais lucrativo a incursão portuguesa.

A entrada dos portugueses também coincide com a reconfiguração dos reinos na Ásia. O Império Otomano expandia-se para o Oeste, o Império Persa Safávida estava em processo de consolidação, o Império Mugal apenas se estabelecia e os demais reinos centravam-se em cidades portuárias que viviam do comércio. Os portugueses, então, não enfrentaram forte resistência de reinos maiores, bastando desalojar os árabes e outros competidores locais das rotas de comércio asiáticas.

Sobre o declínio português na Ásia, Subrahmanyam ressalva que seria injusto apresentá-lo apenas como decorrência da disputa com os holandeses. Antes que a Holanda fizesse incursões mais agressivas sobre os domínios portugueses na Ásia, Portugal sofreu sérios golpes de reinos asiáticos. Em 1612, os portugueses foram expulsos de Syriam (atual Thanlyin, em Myanmar), tomada pelo Reino de Taungû, o que somado com a expulsão dos portugueses de Ugulim (atual Chinnsurah, em Bangladesh), em 1632, pelo Império Mugal, fragiliza a posição portuguesa no Golfo de Bengala. Em 1622, os portugueses perdem Ormuz, em um ataque anglo-persa. Em 1638, os portugueses são expulsos do Japão, em compasso com o aumento da centralização política no país.

Esses golpes teriam limitado a capacidade do Estado da Índia de estabelecer uma estratégia global para a defesa de sua presença na Ásia. Por isso, o resultado de muitos dos confrontos entre holandeses e portugueses teria sido definido pela capacidade de defesa própria das ocupações portuguesas e pelo jogo de alianças com os poderes locais. Nesse contexto, o autor menciona que a tomada de Malaca pelos holandeses, em 1641, só foi possível com o apoio do Sultanato de Johore, ao passo que o ataque holandês a povoados portugueses na costa ocidental da Índia, Negapatão, em 1642, e Tuticorin, em 1649, só foi repellido com a ajuda dos reinos locais (Nayaka de Tanjavur e Nayaka de

Madurai, respectivamente).¹⁸ Apesar de não discutir em seu trabalho, o autor afirma que a mudança no cenário asiático também será crucial na disputa entre holandeses e ingleses mais tarde.

Assim, Subrahmanyam destaca as diferenças que condicionaram a atuação dos países europeus ao longo dos dois séculos analisados em sua obra. No momento da chegada dos portugueses, os países da orla do Índico estão em processo de reconfiguração e o contexto político asiático é dividido entre reinos maiores e agrários, mas sem acesso ao mar e reinos menores e centrados em cidades portuárias. Na segunda metade do século XVI e início do século XVII, essa divisão desaparece. Reinos maiores como o Persa e o Mugal expandem-se e atuam mais no comércio marítimo e passam a oferecer oposição mais forte à presença portuguesa em determinadas regiões. É nesse contexto que os holandeses fazem incursões e investem nos espólios do Império Português na Ásia, contando, para isso, com apoio de reinos locais fortalecidos. Por fim, em decorrência do aumento da produção e da consolidação de linhas de comércio entre os portos asiáticos e entre a Ásia e Europa e Américas, a curva de aprendizado do mercado das commodities asiáticas tinha se reduzido de forma significativa e favorecido a entrada de novos competidores.

Os argumentos apresentados pelo autor serão tratados neste trabalho da seguinte forma. No próximo capítulo, que apresenta nossa hipótese e evidências históricas a seu favor, não conferiremos ênfase específica ao contexto asiático, pois o foco deste trabalho é a competição entre os países europeus. O contexto asiático será incorporado em nossa abordagem empírica. Embora a tese de Subrahmanyam abarque aspectos políticos e estratégicos mais qualitativos, ela também se refere ao aumento dos recursos dos reinos asiáticos e ao aumento de poder local. A forma como ela será trabalhada em nossa abordagem empírica diz respeito a esse segundo aspecto da tese do autor e baseia-se em estimativas para o produto e a população da Ásia.

¹⁸ Sobre a tomada de Malaca, Subrahmanyam cita carta do Conselho Holandês em Batavia aos Heren XVII, em 1645, a qual relata: “*We must continue to remember that the Johorese contributed substantially toward the conquest of Malaca. Without their help we could never have become masters of that strong place*” (Andaya 1975, p. 35, *apud* Subramanyan, 1993, p. 175).

Tabela 1 - Teses tradicionais

Autor (Ano)	Título	Tese	Variável
Godinho (1963-1971)	Os Descobrimentos e a Economia Mundial Vols I- IV	Contradição entre <i>cavaleiro</i> e <i>mercador</i> impunha empecilhos à atuação de Portugal, que não explorava o comércio colonial de forma eficiente. Havia muita dissipação e investimentos em atividades redistributivas, em contraponto a investimentos produtivos.	Cultura: ibérico Religião: católico Instituições
Boxer (1969)	O Império Marítimo Português 1415-1825	Autor aponta as seguintes razões para a vitória holandesa na Ásia: (i) recursos econômicos superiores, (ii) número superior de homens, (iii) fatores inerentes aos holandeses (cultura, religião e etnia). As possessões que os portugueses foram capazes de manter, apesar da superioridade holandesa, decorrem do maior enraizamento dos portugueses onde se estabeleciam (cultura).	Cultura: ibérico Etnia: ibérico Religião: católico PIB nacional Pop. nacional
Steensgaard (1973)	The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century	As companhias de comércio da Inglaterra e da Holanda representaram inovações institucionais. Portugal não usou a descoberta da rota marítima como uma inovação tecnológica e simplesmente procurou extrair rendas do comércio asiático. As companhias inglesa e holandesa souberam usar a internalização dos custos e o controle dos preços para serem mais eficientes e, por isso, prevaleceram na Ásia. O Império Português na Ásia é caracterizado como uma "instituição redistributiva", em nada diferente do modo como os Impérios Persa e Otomano atuavam no comércio entre Ásia e Europa.	Instituições
Disney (1978)	A Decadência do Império da Pimenta	Os portugueses foram incapazes de se adaptar à competição oferecida por holandeses e ingleses por meio da adoção de práticas mais modernas, em particular a exploração colonial por meio de uma Companhia de Comércio, entre outros motivos, pelos problemas com interesses estabelecidos de grupos portugueses envolvidos com o comércio na Ásia.	Instituições
Subrahmanyam (1993)	The Portuguese Empire in Asia 1500-1700	Condições na Ásia mudaram a partir de 1500. A expansão comercial na Ásia fortaleceu os países da região. Países asiáticos ofereceram maior resistência aos portugueses. Holandeses e ingleses exploraram dificuldades de Portugal na Ásia e as alianças com reinos locais a seu favor.	População asiática PIB asiático

Como se observa, algumas das teses tradicionais corroboram a hipótese institucional e outras nos indicam as variáveis às quais devemos ficar atentos. Em nossa abordagem empírica, testaremos o poder explicativo no desempenho dos países envolvidos no comércio colonial com a Ásia das variáveis identificadas acima: (i) instituições, (ii) cultura e etnia, (iii) religião, (iv) população nacional, (v) PIB nacional, (vi) PIB asiático e (vii) população asiática. O Anexo apresenta um quadro com as fontes de onde cada variável foi extraída, além de conter uma seção que discute cada uma das variáveis.

Capítulo 4 – Hipótese e evidência histórica

Neste capítulo, defenderemos nossa hipótese de que as diferenças entre as instituições de Portugal e de seus competidores tiveram papel fundamental na disputa pelo domínio do comércio colonial com a Ásia. A primeira seção expõe o quadro geral do comércio colonial com a Ásia entre 1500 e 1800 e do desenvolvimento institucional na Europa durante a Era Moderna. Na segunda seção, nossa hipótese é discutida, e apresentamos as evidências históricas que a fundamentam.

Dinâmica do comércio entre Europa e Ásia

De Vries (2003) é o estudo mais completo e mais recente sobre o comércio entre Europa e Ásia por meio do Cabo da Boa Esperança. A partir da compilação dos dados dispersos em diversas obras sobre os países que se engajaram no comércio ultramarino entre os dois continentes, o autor apresenta os dados para cada país e também os dados agregados que fundamentam sua análise da tendência geral do comércio das mercadorias asiáticas.¹⁹

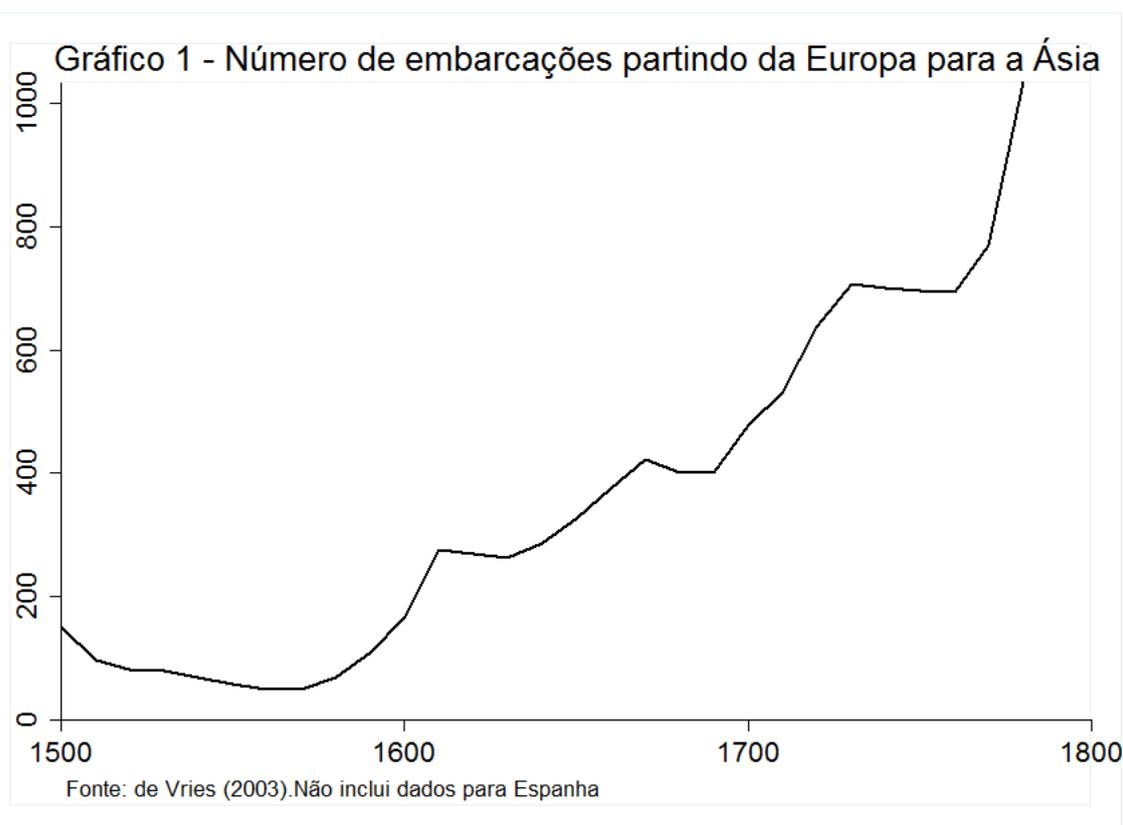
A partir da chegada dos portugueses à Índia, em 1498, o comércio entre as duas regiões pela nova rota marítima cresceu de forma contínua. Tomando como base o número de embarcações que partia de portos europeus com destino a Ásia a cada década, as partidas mais que quintuplicam entre 1500, com 151 partidas, e 1780, o ano com o maior número de partidas, 1.034. O aumento é ainda mais expressivo quando se compara a média de todas as partidas do século XVI e do século XVIII. Entre esses dois séculos, o número médio de embarcações com destino aos mercados asiáticos passou de 81,5 por década para 677,9 por década, um aumento de 731,78%. A taxas constantes, isso representaria um crescimento de 1,01% ao ano, por trezentos anos.

O gráfico 1 ilustra essa tendência de aumento expressivo e paulatino nas trocas entre as duas regiões aproximadas pelo número de embarcações enviadas pela Europa

¹⁹ Este autor destaca que a maior parte dos estudos foca no papel do comércio com a Ásia focando em cada país individualmente, seja enfatizando a relação entre governo, companhias de comércio e mercados domésticos ou a competição entre os países envolvidos no comércio com a Ásia: disputa entre os países do noroeste da Europa e os portugueses no século XVII, a disputa entre holandeses e ingleses nos séculos XVII e XVIII, a tentativa francesa de conquistar presença na Ásia no século XVII e as inserções breves de dinamarqueses, suecos e francesas no século XVIII. O principal foco do estudo de de Vries é, portanto, apresentar uma visão agregada das relações comerciais entre a Europa e a Ásia nesses três séculos. Ao fazê-lo, o autor reúne dados desagregados antes dispersos em várias obras e permite uma comparação mais rigorosa entre o fluxo marítimo das potências europeias presentes na Ásia.

para os mares asiáticos. Períodos de estagnação são breves e seguidos por períodos de crescimento expressivo. No século XVI, há uma queda na frequência de barcos enviados para a Ásia. No entanto, como se verá a seguir, a queda no número reflete o aumento na capacidade de carga dos navios à medida que a composição das frotas alterava-se dos navios mais leves e ágeis – mais adequados à exploração – para navios maiores e com maior capacidade de transporte, voltados para o comércio.

Figura 1 - Número de embarcações partindo da Europa para a Ásia



Dessa forma, basear-se apenas no número de embarcações que partiram para a Ásia pode não ser suficiente para capturar toda a dinâmica da rota do Cabo, e de Vries apresenta também os dados com base no volume total das embarcações. Apesar de o próprio autor reconhecer as limitações das estimações feitas com base nos dados disponíveis²⁰, esse tipo de mensuração permite obter uma noção mais precisa da importância do comércio das mercadorias asiáticas e aborda a diferença mencionada

²⁰ Este autor usa dados oficiais, os quais, segundo de Vries, podem não ser totalmente confiáveis, pois os registros oficiais eram muitas vezes subestimados para permitir evadir regulações sobre a capacidade das embarcações e para dar maior margem para o comércio privado da tripulação e para o contrabando de mercadorias.

anteriormente entre os tipos de navios (mais leves usados na exploração e mais pesados usados no comércio).²¹

As embarcações portuguesas, inicialmente mais leves, com menos de 400 toneladas no período dos descobrimentos, chegaram a 1.000 e 2.000 toneladas durante o auge de sua presença na Ásia. Apesar de a chegada dos holandeses ter, segundo de Vries, alterado a lucratividade dos barcos maiores e tornado grandes embarcações pouco econômicas, o desenvolvimento das embarcações ibéricas foi no sentido de aumento da capacidade de carga: as caravelas de cerca de 20 tripulantes e 50 toneladas foram substituídas pelas naus com capacidade de transportar 200 pessoas e pesando entre 200 a 500 toneladas. Posteriormente, o galeão, com mais de 1.000 toneladas, permitiu aumento ainda maior do transporte de mercadorias a cada viagem.

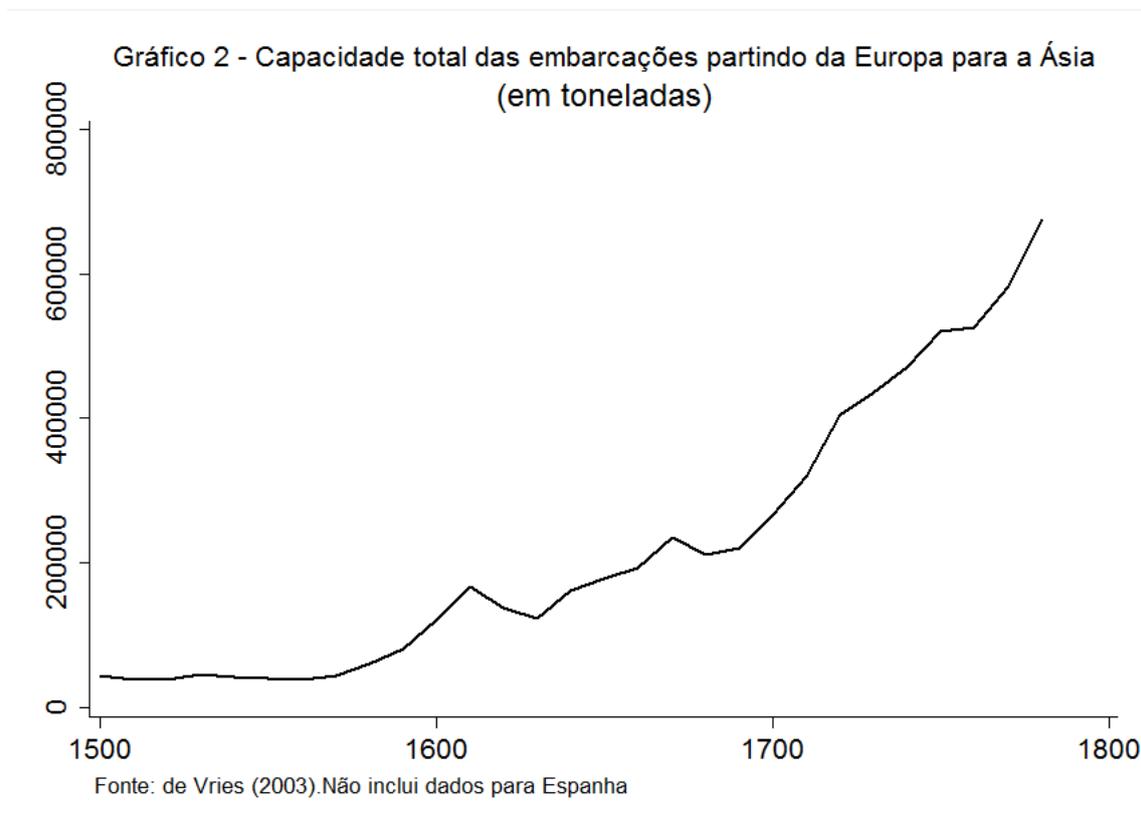
As embarcações inicialmente utilizadas pelos holandeses, no século XVII, tinham 500 toneladas em média, podendo chegar a 800 toneladas. A chegada desses competidores fez com que o tamanho médio das embarcações diminuísse. O principal motivo por trás dessa diminuição, era a maior agilidade que embarcações menores possuíam, a qual era usada para capturar ou evadir os navios ibéricos. Com a consolidação da presença de holandeses e ingleses na Ásia, a capacidade de carga das embarcações torna a aumentar e, no século XVIII, os *East Indiaman* (termo genérico utilizado para se referir aos navios das Companhias de Comércio) registram uma capacidade média entre 1.000 e 2.000 toneladas.

Entre os séculos XVI e XVIII, a média do volume total representado pela soma das capacidades de carga dos navios com destino à Ásia aumentou praticamente 10 vezes, passando de 46 mil toneladas por década para cerca de 450 mil toneladas. Tomando o dado da década de 1500 a 1510, quando o total de toneladas dos navios que partiam era de 42.778, e os dados da década com a observação mais alta da série, 1780, com 673.940 toneladas, o aumento foi de 1.457%. Esse crescimento, como destacado anteriormente, decorreu não apenas do aumento do número de embarcações, mas também do tamanho desses navios, os quais passaram de uma média de 280 toneladas por embarcação no século XVI para mais de 600 por navio no final do século XVIII.

O gráfico 2 mostra que, tomando como base a capacidade de carga, o aumento foi muito mais pronunciado e constante ao longo de três séculos.

²¹ Outra contribuição importante do trabalho de de Vries (2003), é apresentar os dados em bases comparáveis. A tonelada espanhola era diferente da *registered ton* inglesa, e o autor apresenta todos os dados com base em tonelada de peso morto (*deadweight tonnage*).

Figura 2 - Capacidade total das embarcações partindo da Europa para a Ásia



Vários fatores podem ter contribuído para o aumento das trocas entre Europa e Ásia nesse período. No trabalho de de Vries (2003), é conferida ênfase particular ao enorme influxo de prata do continente americano que começou a chegar à Europa após os descobrimentos espanhóis. Para o autor, o papel da prata tem sido destacado de duas formas diferentes para explicar o crescimento do comércio entre os dois continentes entre 1500 e 1800.

De um lado, algumas teses apresentam a Europa como ator dominante e a Ásia como um polo passivo. A entrada da prata espanhola aumentou o poder de compra dos europeus e a demanda por produtos asiáticos, ampliando o déficit crônico da região com a Ásia, onde os metais seriam utilizados para uso ornamental ou estocados pelos reinos locais. Esse vazamento teria retardado ou impedido a equalização de preços, de modo que a dinâmica geral das trocas, durante todo o período, não se alterou.

De outro, há teses que enfatizam o contexto asiático para explicar a diferença do nível de preços da prata entre os dois continentes.²² A tendência para maior valoração da prata na Ásia estaria associada ao processo de monetização dessas economias e à dificuldade de providenciar quantidade suficiente do metal para uma região com população e territórios grandes ainda sendo gradualmente integrados a uma economia monetária.

Além da questão monetária e das oportunidades de arbitragem, outros fatores impulsionando as trocas entre as duas regiões são destacados por de Vries. O autor menciona a redução do custo político, o aumento de renda na Europa, a redução dos custos de transação promovida pela descoberta da rota do Cabo da Boa Esperança, o desenvolvimento das embarcações e as inovações gerenciais e de modo de transacionar as mercadorias asiáticas entre Europa e Ásia.

O papel das inovações tecnológicas e institucionais é enfatizado por de Vries, que nota a diferença entre o comércio das caravanas e o início do período marcado pelo imperialismo europeu no século XIX:

In between these two epochs, for the three centuries from the time of Da Gama to the end of the eighteenth century, commercial relations between Europe and Asia were shaped by a specific set of technological, economic, and political conditions that concentrated nearly all intercontinental trade into the hands of maritime trading companies plying the Cape route. [...] The Portuguese Crown Carreira da Índia dominated the passage to India throughout the sixteenth century, to be shoved aside, but not extinguished, in the first decades of the following century by the English East India Company [...] and the Dutch Verenigde Oost-Indische Compagnie [...]. These shareholder-owned organizations were later joined by a Danish East India Company [...]; a French East India Company [...]; the Oostende Company; and the Swedish East India Company. [...] Moreover, the European trading companies established to exploit the Cape route are notable for their size, complexity, longevity, and technological and institutional innovations. (de Vries 2003, pp. 35-6).

²² De Vries menciona que uma onça de ouro na Europa era cotada a 10-12 onças de prata, enquanto, na Ásia, a mesma onça de ouro seria comprada por 5-6 onças de prata. O autor também menciona que, na China, a introdução no século XV de uma moeda de prata e, em 1570, de um imposto a ser pago em moeda (em contraponto a mercadorias) estimularam a demanda pelo metal e teria ditado o desequilíbrio entre os preços da prata na Europa e na Ásia durante esse período.

Os dados agregados são importantes para mostrar a tendência geral durante esses três séculos, mas não mostram a intensa competição e os movimentos de expansão e de retração das potências disputando a soberania das rotas comerciais para a Ásia. A tabela a seguir já apresenta indícios de que nem todos os países que se envolveram no mercado das mercadorias asiáticas tiveram o mesmo desempenho.

Tabela 2 - Comércio entre 1500 e 1800

	Todos os países	Todos os países, ponderado	Europa católica	Europa protestante	Países Ibéricos	Resto da Europa
Comércio 1500-1550	95,2 (32,74) [5]	93,51 (31,89) [5]	95,2 (32,74) [5]		95,2 (32,74) [5]	
Comércio 1550-1600	37,67 (20,09) [12]	29,90 (16,52) [12]	41,44 (14,36) [9]	26,33 (33,72) [3]	41,44 (14,36) [9]	26,33 (33,72) [3]
Comércio 1600-1650	46,90 (47,82) [29]	27,65 (34,77) [29]	26,4 (23,26) [15]	68,86 (57,77) [14]	37,2 (21,11) [10]	52 (57,04) [19]
Comércio 1650-1700	67,57 (78,55) [30]	46,46 (52,22) [30]	23,67 (7,84) [15]	111,47 (92,67) [15]	22,4 (4,84) [10]	90,15 (88,29) [20]
Comércio 1700-1750	90,12 (112,32) [35]	79,30 (74,78) [35]	35,22 (31,68) [18]	148,24 (136,98) [17]	21,2 (2,49) [10]	117,68 (122,88) [25]
Comércio 1750-1800	119,53 (113,27) [32]	151,35 (106,43) [32]	76,27 (97,27) [15]	157,71 (115,23) [17]	18,1 (5,15) [10]	165,64 (108,65) [22]

Fonte: de Vries (2003) e Acemoglu, Johnson e Robinson (2005), elaborado pelo autor. Comércio aproximado pelo número de navios partindo da Europa com destino aos portos asiáticos. Valores entre parênteses referem-se ao desvio padrão. Valores entre colchetes referem-se ao número de observações. Europa Católica inclui: Bélgica, Espanha, França e Portugal. Europa Protestante inclui: Dinamarca, Holanda, Inglaterra e Suécia. Países Ibéricos refere-se a Espanha e Portugal. Ponderação feita com base nos dados da população total de cada país.

A tabela 2 descreve a evolução da média do número de embarcações partindo de portos europeus com destinos aos mercados asiáticos por década. Após os anos iniciais de exploração mais intensa entre 1500 e 1550, quando Portugal enviou uma média de 95,2 embarcações por década, o número cai na segunda metade do século XVI. Essa inflexão reflete tanto o fim da fase de expansão e exploração mais intensa, o aumento do tamanho dos navios, a consolidação de bases territoriais portuguesas na Ásia – o que

lhes permitia fabricar as embarcações que usavam especialmente no comércio intra-asiática nas próprias colônias – e também o início da disputa com os holandeses.

Após essa queda na segunda metade do século XVI, os números aumentam durante todo o período, quase dobrando ao longo do século XVII, e consolidando-se em patamares elevados ao longo do século XVIII. No entanto, essa tendência não é uniforme entre todos os grupos de países envolvidos no comércio asiático. A tabela 2 apresenta os dados para o comércio com a Ásia desagregados entre Europa católica e Europa protestante e entre os países ibéricos e o resto da Europa. A divisão entre esses será retomada mais adiante em nossa abordagem empírica, onde usamos essas duas categorias como controle para testar as teorias que enfatizam características intrínsecas e determinados povos para explicar os sucessos e os fracassos das empreitadas coloniais.

A tabela 2 deixa claro que a inflexão do comércio na segunda metade do século XVI é uma inflexão da Europa ibérica, especialmente de Portugal. Os dados para os países protestantes mostram que, desde que chegaram na Ásia, o volume de comércio com o continente aumentou de forma ininterrupta e que a maior parte do crescimento agregado é explicado pelo aumento do comércio desses países. Também é interessante comparar os dados para a Europa protestante e os dados para o resto da Europa, os quais, apesar de não apresentarem a inflexão associada às séries de Portugal, estão, na maioria das observações, abaixo da média protestante. O principal fator puxando para baixo a média do resto da Europa, quando comparada à média protestante, é a presença da França nesse grupo de países. A França também explica a segunda queda da média dos países católicos, no começo do século XVII, pois, quando ingressa nos mercados asiáticos, começa a partir de níveis muito modestos em comparação com os demais países, com o envio de apenas duas embarcações na década de 1600 a 1610. Essa relação inverte-se, no século XVIII, quando é a França que eleva a média dos países católicos e coloca-a acima daquela dos países ibéricos.

Fica evidente que os dados agregados não são suficientes para contar toda a história da exploração colonial dos europeus na Ásia, e que analisar os dados para determinados grupos de países e para os países individualmente irá mostrar uma experiência muita mais dinâmica, marcada pela intensa disputa entre as potências europeias.

Os gráficos 3 e 4 mostram as diferenças entre o desempenho dos países que se envolveram de forma mais contínua com a exploração colonial da Ásia. Os portugueses

perderam o papel preponderante que detinham no comércio colonial com a Ásia e nunca mais o retomaram, permanecendo durante todo o período em patamares abaixo dos iniciais. Nem mesmo quando países como a Dinamarca, que participavam de forma marginal no comércio colonial com a Ásia, exploraram oportunidades apresentadas pelo aumento da demanda europeia, no século XVIII, observou-se uma reação portuguesa na Ásia.

Figura 3 - Número de navios partindo para a Ásia (por país)

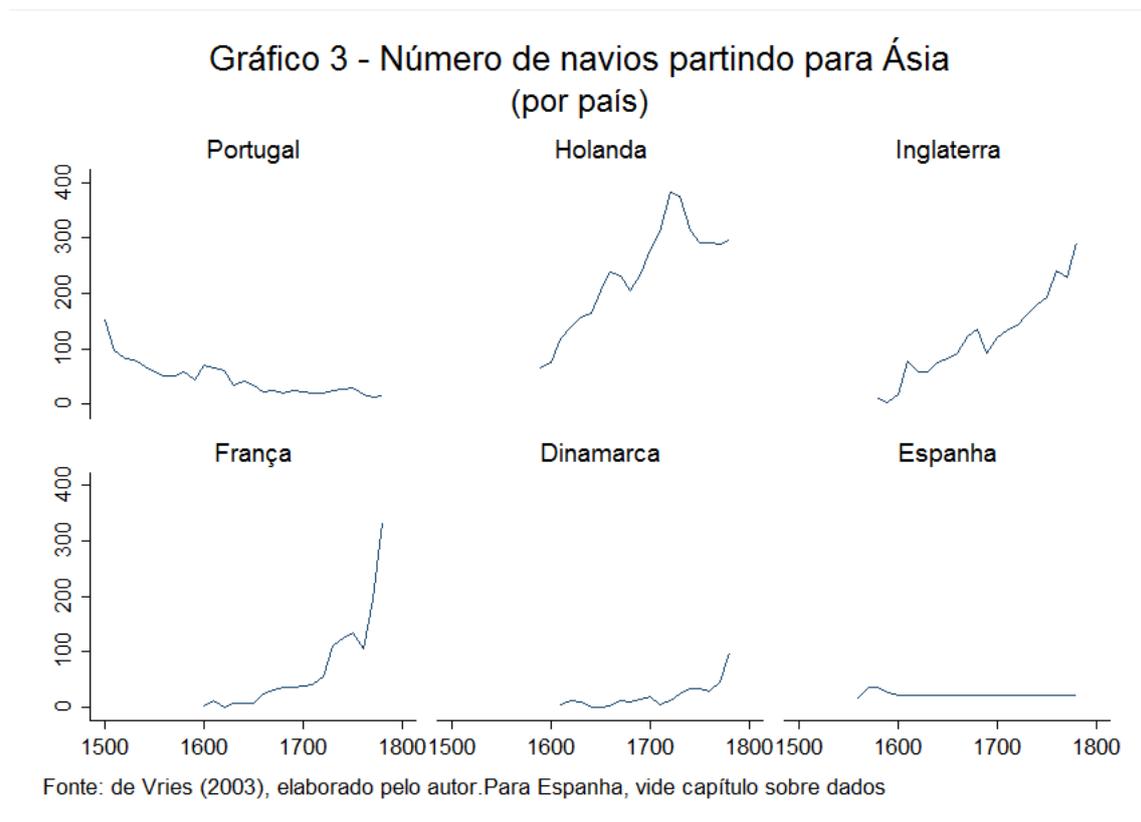
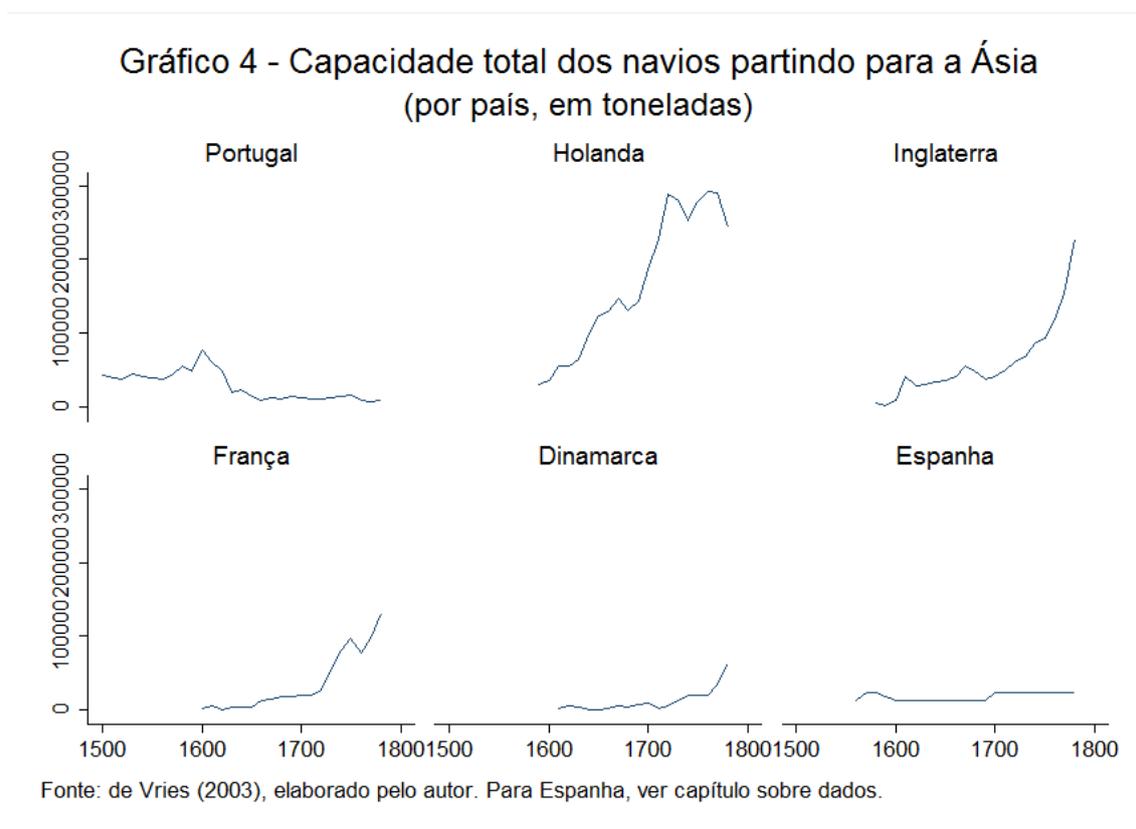


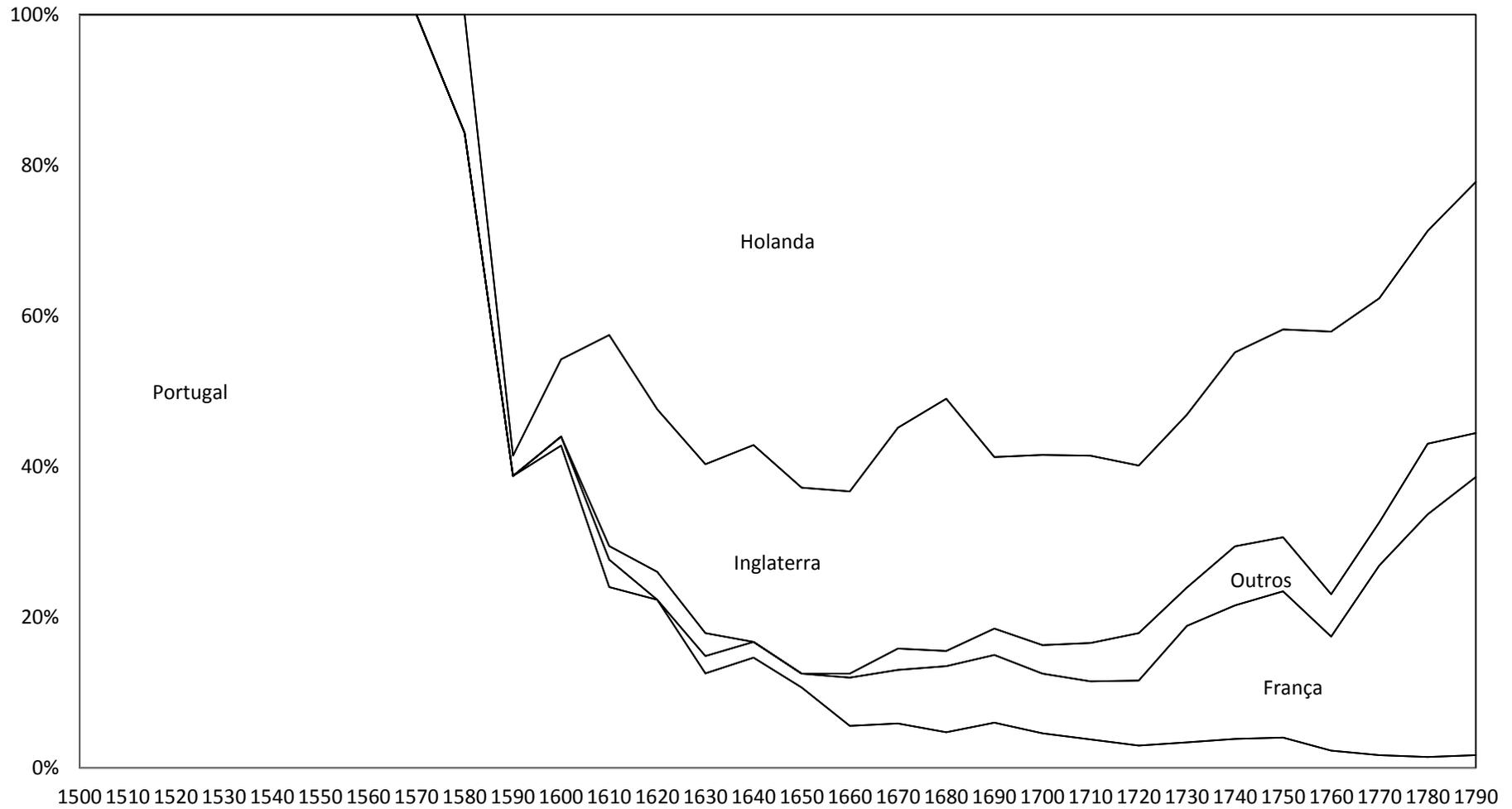
Figura 4 - Capacidade total dos navios partindo para a Ásia (por país)



Os números desagregados por país deixam claro que o monopólio português foi rompido de forma severa e drástica, em 1590, pelos holandeses, os quais rapidamente ocuparam mais da metade do número de embarcações enviadas à Ásia. A participação portuguesa cai paulatinamente durante todo o período e o predomínio holandês será disputado apenas pelos ingleses que se impõem com maior força no século XVIII, que também marca a aparição das demais companhias. A inserção de ingleses e demais ocorre em parte às expensas dos holandeses.

Esse quadro de disputa no comércio asiático fica mais drástico quando se examinam os dados relativos. O gráfico 5 mostra como a participação no total do comércio com a Ásia mudou ao longo dos séculos, usando como base o número de navios enviados à Ásia. O monopólio português foi perdido no final do século XVI para nunca mais ser retomado. A expansão holandesa e inglesa foi, em grande medida, à custa dos portugueses, os quais, no final do século XVIII, estavam menos envolvidos no comércio com a Ásia do que competidores mais recentes, como os franceses.

Figura 5 - Participação de cada país no número de embarcações com destino à Ásia



Fonte: de Vries (2003).

O crescimento paulatino do comércio entre Europa e Ásia foi motivado por uma série de fatores, como influxo de prata na Europa, aumento da demanda europeia, redução de custos de transação e inovações tecnológicas e gerenciais. Nas próximas seções, daremos ênfase às inovações organizacionais representadas pelas companhias de comércio e a como as diferenças entre as instituições dos países envolvidos com o comércio colonial na Ásia, que permitiram o aparecimento dessas companhias, tiveram papel fundamental para definir quais países prevaleceram na disputa pela supremacia no continente.

Desenvolvimento institucional na Europa entre 1500 e 1850

O desenvolvimento institucional na Europa apresentou tendência parecida ao do comércio entre os países europeus e a Ásia. Embora a tendência geral tenha sido de crescimento, os números agregados mascaram uma variação considerável entre os países.

Essa relação é destacada por Acemoglu, Johnson e Robinson (2005), que exploraram o papel do comércio colonial no desenvolvimento institucional dos países da Europa Ocidental a partir de 1500. Para os autores, o comércio ultramarino, além do impacto direto na renda dos países europeus com colônias, teve um impacto indireto mais importante. Em alguns países, o comércio colonial fortaleceu mercadores fora dos círculos de poder do soberano e possibilitou que esses grupos pressionassem por reformas que lhes concedessem maior acesso e controle sobre o Executivo e maior proteção contra expropriações para seu patrimônio. O processo de desenvolvimento institucional, argumentam Acemoglu et al., é o que teria fundamentado o crescimento da renda per capita que fomentou a divergência entre a Europa e o resto do mundo e, regionalmente, entre a Europa Ocidental e os demais países europeus, não envolvidos com o comércio colonial. As hipóteses e conclusões dos autores serão discutidas mais profundamente na próxima seção.

Para analisar a dinâmica do desenvolvimento institucional na Europa entre 1500 e 1850, usamos os indicadores de qualidade institucional de Acemoglu, Johnson e Robinson (2002 e 2005) para mensurar o controle sobre o executivo e a proteção para o capital. Como apresentado nos gráficos 6 e 7, a tendência geral, no período, para os países envolvidos no comércio asiático, foi de aumento tanto do controle sobre o executivo, cuja média passa de 2 (menor controle) para 3,61 (maior controle), quanto da

proteção para o capital, cuja média passa de 1,6 (menor proteção) para 3,7 (maior proteção).²³

Figura 6 - Controle sobre o Executivo

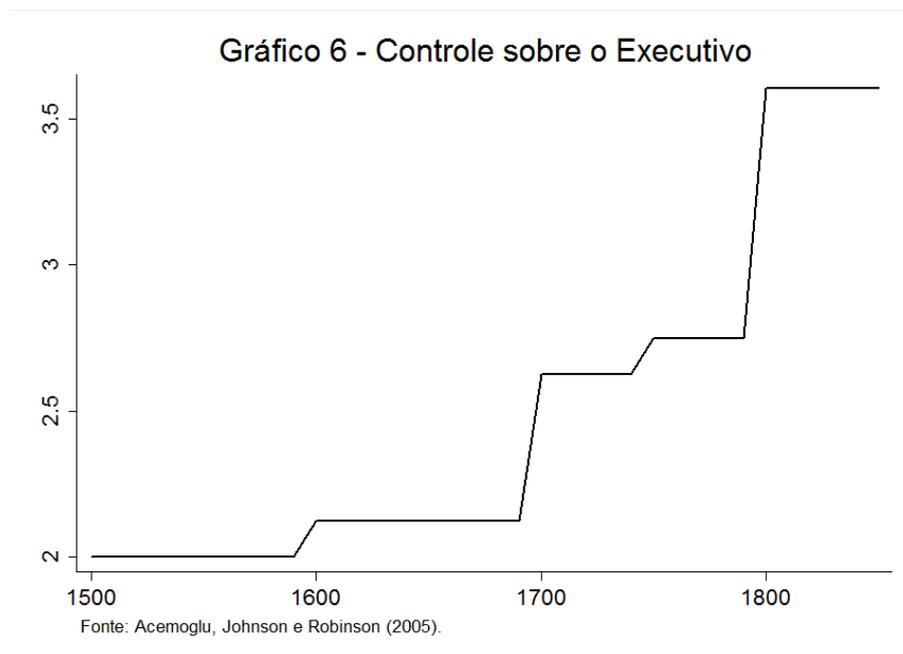
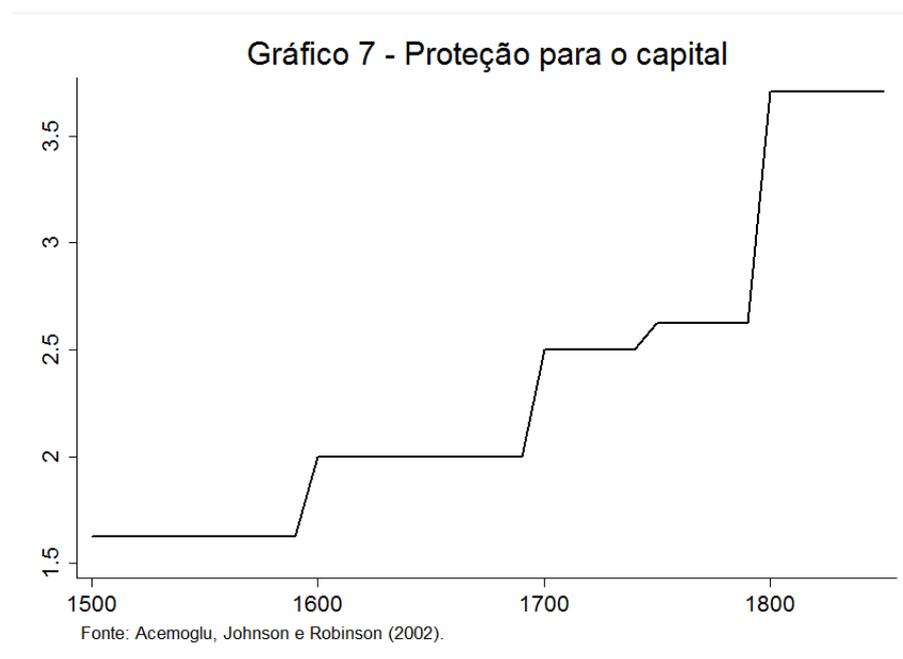


Figura 7 - Proteção para o capital



²³ O capítulo sobre os dados usados neste trabalho apresenta uma discussão mais aprofundada sobre esses indicadores, como eles foram calculados e sobre as diferentes pontuações.

Tabela 3 - Controle sobre o Executivo e proteção para o capital entre 1500 e 1850

	Todos os países [40]	Todos os países, ponderado [40]	Europa católica [20]	Europa protestante [20]	Países Ibéricos [10]	Resto da Europa [30]
Controle sobre o Executivo 1500-1550	2 (0,72)	1,8 (0,57)	1,75 (0,85)	2,25 (0,44)	1 (0)	2,33 (0,48)
Controle sobre o Executivo 1550-1600	2 (0,72)	1,77 (0,61)	1,75 (0,85)	2,25 (0,44)	1 (0)	2,33 (0,48)
Controle sobre o Executivo 1600-1650	2,13 (1,29)	1,62 (1,07)	1,5 (0,51)	2,75 (1,52)	1,5 (0,53)	2,33 (0,48)
Controle sobre o Executivo 1650-1700	2,13 (1,29)	1,59 (1,06)	1,5 (0,51)	2,75 (1,52)	1,5 (0,53)	2,33 (0,48)
Controle sobre o Executivo 1700-1750	2,63 (1,52)	1,87 (1,52)	1,5 (0,51)	3,75 (1,33)	1,5 (0,53)	3 (1,55)
Controle sobre o Executivo 1750-1800	2,75 (1,74)	2,01 (1,81)	1,5 (0,51)	4 (1,62)	1,5 (0,53)	3,17 (1,80)
Controle sobre o Executivo 1800-1850	3,38 (1,74)	3,99 (1,66)	3 (1,03)	3,75 (2,22)	2 (0)	3,83 (1,80)
Proteção para o capital 1500-1550	1,63 (0,87)	1,28 (0,61)	1,5 (0,89)	1,75 (0,85)	1 (0)	1,83 (0,91)
Proteção para o capital 1550-1600	1,63 (0,87)	1,32 (0,64)	1,5 (0,89)	1,75 (0,85)	1 (0)	1,83 (0,91)
Proteção para o capital 1600-1650	2 (1,34)	1,59 (1,07)	1,5 (0,89)	2,5 (1,70)	1,5 (0,53)	2,17 (1,49)
Proteção para o capital 1650-1700	2 (1,34)	1,55 (1,06)	1,5 (0,89)	2,5 (1,70)	1,5 (0,53)	2,17 (1,49)
Proteção para o capital 1700-1750	2,5 (1,52)	1,83 (1,51)	1,5 (0,89)	3,5 (1,54)	1,5 (0,53)	2,83 (1,60)
Proteção para o capital 1750-1800	2,63 (1,75)	1,97 (1,80)	1,5 (0,89)	3,75 (2,22)	1,5 (0,53)	3 (1,86)
Proteção para o capital 1800-1850	3,5 (1,83)	4,44 (1,74)	3,25 (1,33)	3,75 (2,22)	2 (0)	4 (1,86)

Fonte: Acemoglu, Johnson e Robinson (2002 e 2005), elaborado pelo autor. Valores entre parênteses referem-se ao desvio padrão. Valores entre colchetes referem-se ao número de observações. Europa Católica inclui: Bélgica, Espanha, França e Portugal. Europa Protestante inclui: Dinamarca, Holanda, Inglaterra e Suécia. Países Ibéricos refere-se a Espanha e Portugal. Ponderação feita com base nos dados da população total de cada país.

A tabela 3 mostra como, semelhante ao caso do comércio entre Europa e Ásia, há muita variação entre os países. Fica evidente que os países ibéricos não estavam

liderando o processo de desenvolvimento institucional na Europa e, durante a maior parte do período analisado, os indicadores de Portugal e Espanha eram metade das médias observadas em seus competidores e inclusive menor se comparada aos demais países católicos. Os países com as melhores instituições iniciais em 1500 foram, via de regra, aqueles que chegaram ao século XIX com os melhores indicadores institucionais. No caso dos países ibéricos, é marcante que esses países tenham chegado ao século XIX com indicadores abaixo (no caso do controle sobre o executivo, 2 contra 2,33) ou apenas ligeiramente superior (no caso da proteção ao capital, 2 contra 1,83) à média dos demais países envolvidos com o comércio asiático em 1500.

Os gráficos 8 e 9 mostram essa variação no desenvolvimento institucional para Inglaterra, Holanda e Portugal e deixam claro que havia uma diferença entre Holanda, Inglaterra e Portugal em 1500 e que essa diferença se ampliou entre 1500 e 1850 a favor dos países do Noroeste da Europa. Holanda e Inglaterra permaneceram a frente de Portugal em termos de desenvolvimento institucional e lideraram o aprimoramento institucional na Europa durante todo o período. Em termos do desempenho individual, a Holanda, que apresentava as instituições mais inclusivas nos séculos XVI e XVII, é superada pela Inglaterra no século XVIII. Portugal chega ao século XIX com níveis de controle sobre o executivo e de proteção ao capital equivalentes aos da Holanda três séculos antes.

Figura 8 - Controle sobre o Executivo

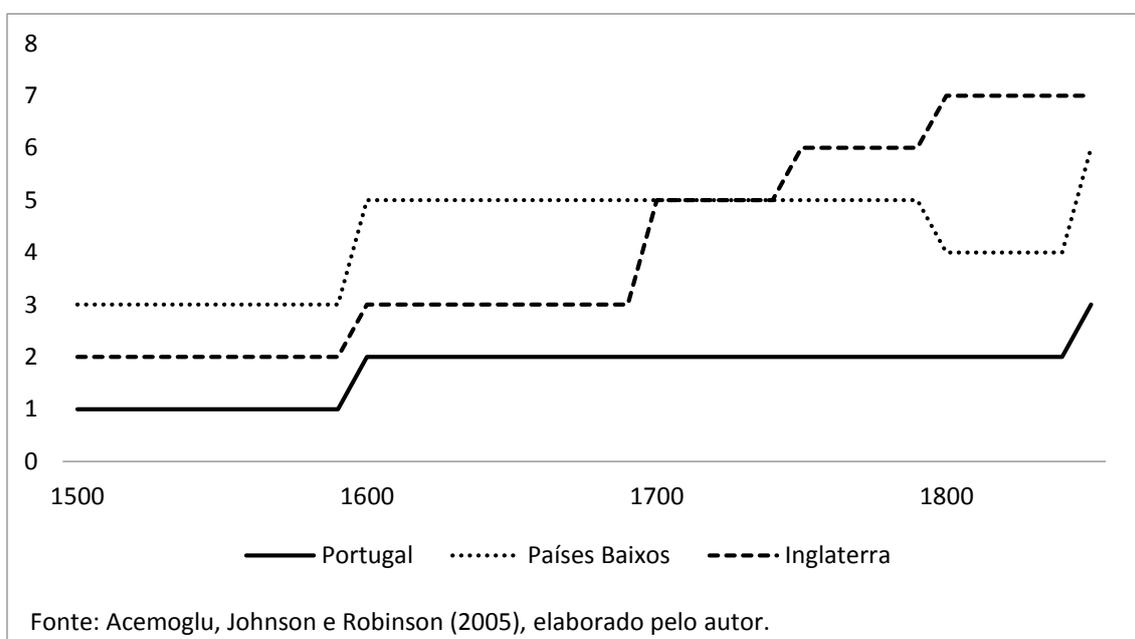


Figura 9 - Proteção para o capital



Como será discutido com maior atenção na próxima seção, Acemoglu, Johnson e Robinson (2002 e 2005) atribuem essa variação aos efeitos distintos do comércio colonial nos países europeus. Nos países em que a Coroa exerceu maior controle sobre o comércio colonial, os recursos que afluíram fortaleceram o poder do soberano em detrimento dos demais setores da sociedade. Em países como Holanda e Inglaterra, o comércio enriqueceu a burguesia mercantil que pôde ser mais assertiva e demandar maiores direitos e proteção para seus investimentos. Nosso interesse será analisar como as diferenças no nível de desenvolvimento institucional pode ter condicionado a exploração das colônias asiáticas e favorecido os países onde a segurança dos investimentos e a maior competição permitiram o desenvolvimento de formas de exploração comercial mais modernas e prejudicaram a atuação dos países, em particular de Portugal, onde a concentração de poder na Coroa reprimia investimentos e inovações.

Hipótese institucional

Acemoglu, Johnson e Robinson (2005) desenvolvem a hipótese de que a divergência do nível de renda entre a Europa Ocidental e o resto da Europa decorreu do comércio colonial. Contrariamente a teorias tradicionais que associam essa divergência

a características permanentes anteriores a 1500, como heranças culturais e legais da época do Império Romano, os autores mostram que o comércio colonial afetou o desenvolvimento institucional na Europa Ocidental ao beneficiar grupos fora do ciclo de poder do soberano. O fortalecimento desses grupos permitiu que eles impusessem maiores controles sobre a Coroa e exigissem maior proteção para o capital. De forma subsidiária, os autores também argumentam que, nos países onde as instituições iniciais eram mais absolutistas, em especial Portugal e Espanha, os lucros da exploração comercial colonial concentraram-se na Coroa e em seus aliados.

A hipótese dos autores a respeito do papel do comércio ultramarino no desenvolvimento institucional da Europa Ocidental é expressa da seguinte forma:

*Our hypothesis is that **Atlantic trade** - the opening of sea routes to the New World, Africa and Asia and the building of colonial empires - contributed to the process of West European growth between 1500 and 1850, not only through direct economic effects, but also indirectly by **inducing fundamental institutional change**. Atlantic trade in Britain and the Netherlands [...] altered the balance of political power enriching and **strengthening commercial interests outside royal circle** [...] Our hypothesis also implies the tendency for institutional change to emerge should have been much stronger in societies with existing checks on royal power than **in countries with absolutist regimes and monarchy-controlled trade monopolies**, because in these latter countries **Atlantic trade did not enrich and strengthen merchant groups outside the royal circle as much, and did not disturb the political status quo**. (Acemoglu, Johnson e Robinson, 2005, p. 562 – grifos nossos)*

Essa hipótese geral é dividida em quatro sub-hipóteses que apresentam de forma mais estruturada seu argumento. Os canais pelos quais o comércio colonial fortaleceu grupos fora do círculo de poder do soberano e como isso influenciou o desenvolvimento institucional nos países envolvidos com as trocas intercontinentais seriam os seguintes:

- (i) Instituições políticas que colocam limites e restrições ao poder do Estado são essenciais para que haja incentivos para investimentos e para que haja crescimento econômico sustentado.
- (ii) No início da Era Moderna, na Europa, instituições políticas desse tipo eram defendidas por grupos comerciais que se encontravam fora do círculo de poder do soberano e seus aliados.

- (iii) Instituições defendidas por grupos economicamente e politicamente fortes tendem a prevalecer.
- (iv) Em países com regimes não absolutistas, o comércio e as atividades coloniais enriqueceram e fortaleceram os interesses da burguesia comercial, inclusive de grupos sem vínculos fortes com a Monarquia.

Destacam-se duas implicações principais para a hipótese apresentada pelos autores: (i) o comércio colonial induziu mudanças institucionais e (ii) a mudança institucional foi contingente às condições iniciais e ao regime prevalecente no momento em que os países se engajaram com o comércio colonial.

No *working paper* (Acemoglu, Johnson e Robinson, 2002) que deu origem ao artigo de 2005, os autores colocaram uma ênfase maior na diferença inicial entre Portugal e Espanha, de um lado, e Holanda e Inglaterra, de outro. No artigo publicado, essa distinção é mencionada de forma breve e é dado mais destaque ao resultado principal do estudo, i.e. o impacto indireto do comércio colonial na renda de longo prazo em decorrência de seu impacto na trajetória institucional da Europa Ocidental.

A hipótese que será desenvolvida neste trabalho irá explorar a segunda implicação da hipótese de Acemoglu et al., i.e. as diferenças institucionais entre os países ibéricos e seus competidores do Norte condicionaram a exploração comercial, e argumentar que a diferença entre as instituições dos países europeus foi fundamental na definição de quais países prevaleceram no comércio colonial com a Ásia.

Mediremos a exploração colonial europeia na Ásia por meio dos dados apresentados anteriormente que procuram capturar o volume de comércio entre os dois continentes. Essa abordagem decorre de duas considerações. Em primeiro lugar, há dados disponíveis e sistematizados sobre o comércio entre Europa e Ásia durante os séculos XVI e XVIII (de Vries, 2003), bem como aproximações razoáveis para os dados referentes ao século XIX (Acemoglu, Johnson e Robinson, 2005). O uso de dados quantitativos nos permitirá desenvolver a abordagem empírica que será apresentada no próximo capítulo.

Em segundo lugar, relações de dominação e exploração comercial aproximam-se mais do que foi a experiência europeia na Ásia ao longo desses três séculos. De fato, apenas, no século XIX, com o início do imperialismo moderno, as potências europeias passam a ocupar e a dominar vastos territórios na Ásia. O *British Raj* foi estabelecido apenas em 1858. A Cochinchina francesa, em 1862. Antes disso, a presença territorial europeia era caracterizada por feitorias espalhadas pelos principais pontos de comércio,

pelo controle de pontos estratégicos (e.g. Cabo da Boa Esperança, Bab-el-Mandeb, Estreito de Ormuz, Estreito de Malaca) e de poucas bases territoriais como centros da administração colonial na Ásia (Goa para os portugueses, Batávia para os holandeses e Calcutá e Bombaim para os ingleses). Com efeito, essa abordagem distancia, em tese, as hipóteses e conclusões apresentadas neste trabalho da experiência colonial nas Américas, onde o domínio territorial foi mais pronunciado desde o início da exploração europeia.²⁴

A ênfase no aspecto comercial permite também colocar em evidência um aspecto central da experiência colonial europeia na Ásia para a discussão deste trabalho, a competição entre os países envolvidos.

As Companhias de comércio e os países envolvidos no comércio das mercadorias asiáticas detinham, de fato, o monopólio de seus mercados domésticos. No entanto, na Ásia, apesar do interesse dos países europeus de estabelecer tratados para exclusividade de comércio com os reinos asiáticos, o domínio sobre as regiões produtoras era dificultado pela existência de diversos produtores, de modo que um concorrente tinha a possibilidade de contornar os demais e estabelecer sua feitoria em outros pontos.

Mesmo em regiões onde o controle sobre as áreas produtoras foi mais efetivo, essa situação teve de ser, muitas vezes, estabelecida de forma artificial e com base na força. Ao chegar às ilhas Molucas, os holandeses estabeleceram contratos comerciais com os reinos das ilhas ao norte (Tidore, Ternate e Bacan) e no meio do arquipélago (Ambon), garantindo a eles o monopólio sobre as áreas produtoras de cravo. No entanto, as ilhas produtoras de noz-moscada e macis, ao sul do arquipélago (Banda), eram caracterizadas por várias pequenas vilas autônomas, e não havia poder político centralizado com o qual se pudesse assinar contratos de exclusividade. O acesso às regiões produtoras seria livre para os demais competidores europeus. A solução encontrada pela Companhia das Índias Orientais holandesa foi dizimar quase toda a

²⁴ Ainda assim, algumas conclusões sobre o desempenho dos diferentes colonizadores pode ter tido relação com a experiência nas Américas. O exemplo que mais se destaca é a observação recorrente, na discussão sobre os ciclos coloniais no Brasil, de que o declínio do ciclo do açúcar decorreu da competição da produção inglesa e holandesa no Caribe. Os fatores que favoreceram esses países em detrimento da produção portuguesa no Brasil teria sido, além da maior proximidade geográfica com a Europa, o domínio dos canais de comércio na Europa por esses países e maior produtividade e eficiência: “*It is now safe to assume that practical monopoly of European transport and commerce which the Dutch established in the early seventeenth century by reason of their geographical position, their superior commercial organization and technique, and the economic backwardness of their neighbours, stood intact until 1730.*” (Wilson 1954, p. 254 *apud* Furtado 1959, p. 23)

população das ilhas, lotear a área entre 68 holandeses e importar escravos para produzir a noz-moscada e a macis em um sistema de *plantation*. Só assim, foi possível estabelecer o controle almejado da área produtora (Acemoglu e Robinson, 2012).

Com relação ao controle efetivo dos europeus sobre as áreas produtoras, de Vries destaca que, com exceção dos portugueses no século XVI e do controle holandês sobre as Molucas, o acesso aos mercados asiáticos era relativamente livre e a concorrência entre os demandantes afetava o nível de preços praticados e os lucros de todos os envolvidos:

First, a word about monopoly. All the European trading companies are known to us as 'monopolies', and the definition of a monopoly is that it sets the sales prices unilaterally. (In Asia these companies are also said to have exercised monopsony power, as the sole buyers of some export commodities.) With one famous but limited exception, these monopoly companies did not, in fact, enjoy monopoly power on a long-term basis. Even the sixteenth-century Portuguese only briefly enjoyed monopoly power conferred upon the 'first mover', since, as noted earlier, the overland trades continued to supply Europe with pepper and spices. Thereafter, with the exception of the Dutch hold over fine spices (cinnamon, cloves, nutmeg, and mace), all other commodities were bought in usually competitive markets. In Europe, these companies had exclusive rights in their own countries, but most goods were supplied by multiple companies in competitive markets. Consequently, the gross margins [...] were almost never determined unilaterally by the companies. (de Vries, 2003, p. 83)

De fato, o livre acesso às rotas marítimas para a Ásia foi objeto de intenso debate político e jurídico que resultou no prevalecimento da tese de livre navegação dos mares. Em 1609, Hugo Grotius formulou o princípio do *mare liberum*, que estabelecia os oceanos como território internacional e de livre uso para o comércio e navegação pacíficos por todos os países. O princípio defendido por Grotius contestava política praticada por Espanha e Portugal de *mare clausum*, baseada na defesa de que as rotas oceânicas eram posse de um Estado tanto quanto domínios territoriais.²⁵ O objetivo da

²⁵ A reivindicação portuguesa baseava-se, entre outros, na bula *Romanus Pontifex* de 1455 emitida pelo papa Nicolau V e que concedia ao Rei Alfonso V de Portugal e a seus sucessores o direito de "to invade, search out, capture, vanquish, and subdue all Saracens and pagans whatsoever, [...] and all movable and immovable goods whatsoever held and possessed by them and to reduce their persons to perpetual slavery, [...] by having secured the said faculty, the said King Alfonso, or, by his authority, the aforesaid infante, justly and lawfully has acquired and possessed, and doth possess, these islands, lands, harbors, and seas, and they do of right belong and pertain to the said King Alfonso and his successors". A

obra de Grotius era “*demonstrate briefly and clearly that the Dutch have the right to sail to the East Indies [...] and to engage in trade with the people there*”²⁶. Ainda que tenha sido do interesse dos holandeses criar monopólios para si uma vez estabelecida sua presença na Ásia, o princípio da livre navegação dos oceanos já havia prevalecido.

Mesmo nos mercados domésticos onde o monopólio era concedido às Companhias ou à Coroa, há evidências de que o controle não era pleno e o contrabando era disseminado. Com efeito, algumas das companhias estabelecidas em países como Suécia e Bélgica eram financiadas e estimuladas por comerciantes de Inglaterra e Holanda que procuravam evadir o monopólio das Companhias e traficar as mercadorias asiáticas para os lucrativos mercados de Londres e Amsterdam.²⁷

O cenário que se pretende apresentar aqui é um no qual a competição e a disputa entre os países envolvidos na exploração colonial são mais intensas do que conceitos como pacto colonial ou exclusivismo comercial metropolitano, mais comuns às relações dos países europeus com as colônias americanas, podem nos fazer supor.

Nesse contexto, inovações organizacionais e maior eficiência serão cruciais para determinar o êxito e o fracasso na disputa pelo predomínio nas rotas comerciais asiáticas. A capacidade de apresentar essas soluções estará condicionada pelas instituições nos países onde essas organizações estão estabelecidas. Nos países em que as instituições políticas e econômicas expunham menos a atividade econômica aos interesses da Coroa e mais aos dos investidores, o comércio das mercadorias asiáticas atraiu um montante significativo de capital em investimentos privados e, para contornar os desafios do comércio de longa distância, levou à criação de várias soluções inovadoras associadas à criação das primeiras corporações modernas, as Companhias de Comércio. Em países mais absolutistas, o comércio das mercadorias asiáticas serviu para a expropriação de recursos para a Coroa.

Esse enfoque não significa, de forma alguma, que afirmamos serem os holandeses e os ingleses "melhores colonizadores" do que as potências ibéricas,

discussão entre o princípio de *mare clausum* e *mare liberum* não se encerrou com a defesa de Grotius. O resultado foi a distinção reconhecida no direito internacional entre mar territorial (*mare clausum*) e águas internacionais (*mare liberum*), bem como dos casos intermediários (zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental).

²⁶ *The Freedom of the Seas. Chapter I - By the Law of Nations navigation is free to all persons whatsoever*. Disponível em: <<http://oll.libertyfund.org/titles/552>>

²⁷ Ao discorrer sobre as diversas companhias comerciais estabelecidas no século XVII e XVIII na Europa, de Vries destaca que companhias como a dinamarquesa e a sueca “*were encouraged and supported financially by Dutch and/or British merchants seeking to circumvent the monopoly privileges of their maternal companies*” (de Vries 2003, p. 97).

contrariamente à interpretação que pareceu prevalecer em meados do século XX e a alguns elementos defendidos nas teses tradicionais apresentadas no terceiro capítulo (e.g. Boxer 1969). Tampouco queremos apresentar uma hierarquização entre os diferentes colonizadores (como em Freyer e Sacerdote, 2007).

Com raras exceções, o domínio colonial europeu esteve associado ao estabelecimento de instituições políticas e econômicas extrativistas que se prestavam à extração de rendas econômicas (*rents*) com base em escravidão, servidão e taxação. Essas instituições, estabelecidas para a apropriação da riqueza pelas elites, desenvolveram-se de forma mais acentuada nas regiões tropicais, entre outros motivos, pois a alta taxa de mortalidade entre os colonizadores europeus nos trópicos levava-os a buscar os retornos elevados e curto prazo associados a instituições extrativistas (Acemoglu, Johnson e Robinson, 2001).

A dominação colonial dos europeus na Ásia não foi exceção e não há escassez de registros que destacam a violência que marcou esse período. Vasco da Gama, em sua segunda viagem à Índia, durante o impasse nas negociações com o soberano de Calicute, capturou algo entre 30 e 50 prisioneiros, os quais foram enforcados e esquartejados, e suas partes desmembradas (pés, mãos e cabeças) foram enviadas em pequenos barcos à praia. Posteriormente, o navegador português procedeu a bombardear a cidade, quando, finalmente, os termos de da Gama foram aceitos pelo reino. No caso dos holandeses, já se mencionou anteriormente o massacre da população das Ilhas Banda. Em 1854, o Parlamento britânico ordenou que se conduzisse uma investigação sobre as denúncias de tortura nas regiões administradas pela Companhia das Índias Orientais e o relatório da comissão estabelecida conclui que a prática de tortura era disseminada em seus domínios.

Por sua vez, este trabalho irá explorar como a competição entre as potências europeias na Ásia foi influenciada pelo desenvolvimento institucional nas metrópoles. Em regimes mais absolutistas, as atividades mais lucrativas eram monopolizadas pela Coroa e por seus aliados. Dessa forma, toda a empreitada colonial era refém das instituições políticas e econômicas que serviam mais para a extração de recursos para a Coroa do que para a geração de lucro para investidores. Como será apresentado a seguir, isso comprometia a capacidade de competir com outros países onde as instituições políticas e econômicas eram mais propícias a investimento e a inovação.

Segundo se pretende defender neste trabalho, esse foi um fator importante para explicar por que os portugueses, mesmo com a vantagem inicial que disfrutaram,

perderam de forma tão drástica o domínio que exerceram sobre as rotas oceânicas na Ásia. Essa hipótese pode ser expressa da seguinte forma.

Hipótese. *Apesar da vantagem inicial e do monopólio que os portugueses disfrutaram sobre as rotas oceânicas do comércio das mercadorias asiáticas, quando confrontados com a competição de outros países europeus, em particular da Holanda e da Inglaterra, Portugal não conseguiu se adaptar e perdeu o papel preponderante que disfrutava na Ásia. A dificuldade em se adaptar à competição esteve condicionada ao tipo das instituições na metrópole.*

Essa afirmação pode ser dividida nas seguintes sub-hipóteses que utilizaremos para estruturar a apresentação das evidências empíricas e teóricas a favor da explicação institucional para o declínio português na Ásia.

- (i) Dada a diferença inicial nas instituições entre Portugal e seus competidores, o comércio colonial português esteve a serviço da Coroa mais do que de grupos mercantis.
- (ii) As Companhias de Comércio representaram inovações institucionais mais eficientes do que as organizações portuguesas.
- (iii) Confrontado com a competição, Portugal não conseguiu se adaptar em função das instituições mais absolutistas na metrópole e dos interesses coloniais estabelecidos.

Sub-hipótese 1. *Dada a diferença inicial nas instituições entre Portugal e seus competidores, o comércio colonial português esteve a serviço da Coroa mais do que de grupos mercantis.*

Portugal é considerado o primeiro estado moderno e, com a conquista do último reduto árabe no Algarve, em 1249, manteve desde então suas fronteiras praticamente definidas e o território unido sob a Coroa portuguesa. A unificação do território sob a Coroa portuguesa séculos antes dos demais países da Europa Ocidental deu as condições para que o Reino de Portugal conseguisse reunir os recursos necessários para financiar as expedições que resultaram na descoberta da rota marítima para a Índia. De outro lado, criou um grau excessivo de centralização do poder na Monarquia, como nota, em 1719, o embaixador inglês em Lisboa:

A constituição deste reino é tal que a nobreza deve submeter-se em tudo à vontade do rei. Os seus títulos são apenas vitalícios e as suas propriedades são sobretudo terras da Coroa que lhes são doadas

vitaliciamente; e se bem que ambos sejam vulgarmente doados de novo aos seus herdeiros, isso depende no entanto do favor do rei e obriga-os portanto a terem bom comportamento. (Boxer, 1969, p. 229)

De outra parte, os principais competidores de Portugal, os holandeses e os ingleses, experimentavam na época uma trajetória de desenvolvimento institucional que resultaram em um poder muito mais limitado da Coroa. Ao contrário de Portugal, onde, como exposto na citação do embaixador inglês, a nobreza – e os demais grupos sociais – eram extremamente dependentes e sujeitos à discricionariedade da Coroa, na Holanda e na Inglaterra, a capacidade do soberano de interferir nos negócios de seus súditos era muito mais limitada.

Na Holanda, as Províncias Unidas rebelaram-se contra o domínio Habsburgo de Filipe II da Espanha e, em 1581, denunciaram sua aliança com o monarca espanhol. A soberania residia nas próprias províncias e os Estados Gerais podiam agir apenas com a unanimidade das sete províncias (North, 1994). O histórico da região, marcada pela importância da atividade comercial, associado à nova constituição do país – uma das primeiras repúblicas modernas da Europa – criaram condições favoráveis para o desenvolvimento de uma próspera classe mercantil influente sobre as decisões do país. A República foi criada contra os esforços de centralização de Filipe II e seu poder emanava da união das províncias, que deviam atuar em acordo, de modo que nunca se alcançou o grau de centralização observado nos reinos ibéricos. O poder central, ainda que com papel importante na política, passou a ser balanceado pelas províncias e deu maior espaço para as elites urbanas (Gelderblom, 2009). Como nota Acemoglu, Johnson e Robinson (2002, p. 33) *after the Dutch revolt, it was the wealthy, predominantly Protestant merchants, the Regents, that dominated the city and state politics.*

Na Inglaterra, observou-se uma longa trajetória de mudança institucional gradual desde a Magna Carta, em 1215, que limita os poderes do soberano, e culmina com a Revolução Gloriosa em 1688. Durante todo esse processo, no entanto, a Monarquia inglesa nunca teve a sua disposição recursos comensuráveis aos reinos ibéricos a seu dispor, tendo de recorrer a nobreza e ao parlamento para levantar mais fundos (Acemoglu, Johnson e Robinson, 2005). Na Inglaterra, embora em menor medida que na Holanda, a classe política tinha interesses comerciais e muitos vinham da classe mercantil, sendo uma parcela significativa do Parlamento Longo de 1640 oriundo desse grupo (Brunton e Pennington, 1954 p. 54 *apud* Acemoglu, Johnson e Robinson 2002, p. 29-30).

As diferentes condições iniciais nas instituições políticas colaboraram para que a exploração do comércio colonial ocorresse de forma significativamente distinta nesses países. Ainda que o objetivo de todos os países envolvidos no comércio das mercadorias asiáticas fosse obter o monopólio desses produtos para si, o grau de centralização de poder na Coroa (ou no governo central, no caso da República Holandesa) e a oportunidade para que as classes mercantis participassem segundo seus próprios interesses condicionaram as organizações estabelecidas para o comércio colonial com a Ásia.

No regime absolutista português, o comércio colonial serviria para enriquecer a Coroa e seria usado por ela para agradar ou prejudicar membros da fidalguia portuguesa conforme os interesses da Coroa e a necessidade de manter equilíbrio político.

Em Portugal, a Coroa detinha o monopólio dos produtos mais rentáveis do comércio das mercadorias asiáticas e, mesmo quando não havia monopólio do produto pela Coroa, a navegação era organizada pelo Estado, por meio das *carreiras da Índia*, e o comércio em larga escala era uma concessão vendida pelo governo.²⁸

O grau de controle da Monarquia sobre o comércio marítimo pode ser mensurado ao se analisar a contribuição dos produtos coloniais para o Tesouro Real. Em 1520, o ouro da Guiné e as especiarias da Ásia respondiam por metade da receita do Estado português, e as especiarias por si só superavam, com 300.000 cruzados, a arrecadação de todo o território nacional, que gerou 245.000 cruzados em receitas para o governo no mesmo ano (Godinho 1963, p. 48).

A gestão mais política do que empresarial dos negócios das mercadorias asiáticas também se refletia na nomeação de fidalgos inexperientes nos negócios para postos-chave na administração colonial. Essa prática foi motivo recorrente de queixas de funcionários de destaque do governo colonial português, os quais, embora parte da elite nobre portuguesa, entendiam a necessidade de maior profissionalismo para o êxito do Império Português na Ásia. Nesse sentido, Afonso de Albuquerque²⁹, em carta ao Rei de Portugal, adverte “*vejo vossos tratos e feitorias andar em poder de homens cortesãos. Apegai-vos, Senhor, com os mercadores que tiverem inteligência e saber, e tereis maior tesouro na Índia do que tendes em Portugal*”. (Cartas, Vol. I, p. 274 *apud*

²⁸ “The spice trade in the East Indies of the Portuguese Empire was a crown monopoly; the Portuguese navy doubled as a merchant fleet, and all spices had to be sold through the Casa da Índia (India House) in Lisbon ... no commerce existed between Portugal and the East except that organized and controlled by the state” (Cameron 1993, p. 127 *apud* Acemoglu, Johnson e Robinson 2005, p. 568)

²⁹ Governador da Índia Portuguesa entre 1509 e 1515, foi responsável pelas conquistas de Malaca, Ormuz e por estabelecer a capital do Estado Português da Índia em Goa.

Godinho 1963, p. 53). A mesma impressão é partilhada por Duarte Galvão, cronista do início do século XVI, que teme “[ir]-se todo bem da Índia a perder, porque quer el Rei ter feitores, escrivães de feitoria, homens que nam sabem contar dez reais, nem sabem que cousa sam tratos, nem sabem endereçar as mercadorias que fazem frutos” (citado por Godinho, 1963).

Como exposto no terceiro capítulo, Godinho via na contradição entre *cavaleiro* e *mercador* uma das razões para os problemas do Império Português. De fato, em função do grau de centralização na Coroa, qualquer atividade, mesmo a comercial, ficava a mercê dos interesses e do controle da Monarquia e dos grupos que a orbitavam. Dessa forma, as instituições em Portugal davam os incentivos para que se buscasse a amizade do rei e o *status* social mais do que investimentos produtivos. De um lado, os investimentos, caso se conseguisse acumular riquezas a despeito da Coroa, eram passíveis de expropriação (em particular para grupos como os cristãos-novos, como será visto mais adiante). De outro, investir em *status* social, mais do que em atividades produtivas, parecia dar maiores retornos em uma sociedade, na qual *rank* garante acesso a *rents*.

O forte vínculo entre a posição social e o acesso a negócios é mencionado várias vezes por Godinho que nota que o mercador busca ascender “funcional e juridicamente” por meio de títulos de nobreza, o mesmo para os funcionários administrativos mais baixos, que se buscam fazer escudeiros e cavaleiros para conseguir uma promoção, acesso a negócios e, eventualmente, concessões da Coroa. O autor cita um mercador italiano do século XVI que sugere a busca de um título em Portugal, pois “*mesmo nos dias de hoje, mercadores e cavaleiros são coisas muito diferentes e aqueles que mais podem governam, é melhor ser cavaleiro que mercador*”.³⁰

Se em Portugal a descoberta do comércio da rota marítima esteve associada ao fluxo de recursos para a Coroa e à ocupação da administração colonial por nobres e fidalgos, para os seus principais competidores, o Cabo da Boa Esperança esteve associado às maiores inovações empresarias de sua época: as Companhias de Comércio.

As Companhias de Comércio de Holanda e Inglaterra foram pioneiras no desenvolvimento de formas de gestão de negócios que, posteriormente, tornaram-se a base das operações das corporações modernas, como capital permanente, personalidade

³⁰ “*Accettâlo più per i privilegi che con esso danno, che per altra cosa; perchè mercanti e cavalieri sono assai differenti: ancora che al di d'oggi, visto che le cose si governano a chi più può, viene meglio a essere cavalieri che merchante.*” (Godinho 1963a, p. 52)

jurídica, separação entre acionistas e gestores, responsabilidade limitada de acionistas e diretores e ações comercializáveis. Gelderblom, de Jong e Jonker (2012) mostram que essas características não estiveram presentes desde a concepção e a criação dessas empresas, mas foram sendo desenvolvidas para lidar com os desafios específicos do comércio colonial, e.g. longa duração da viagem e riscos expressivos. Isso só foi possível, pois essas companhias estavam inseridas em um contexto institucional que permitia e favorecia o investimento e a inovação, ou, como colocado pelos autores: “*The VOC’s case does highlight, though, one important precondition for processes of institutional change such as this, namely freedom of contract, the freedom to choose the best solution from a range of alternatives*” (Gelderblom, de Jong e Jonker, 2012, p. 29).

A forma de exploração do comércio colonial com a Ásia diferiu entre os diversos países envolvidos. Em Portugal e na Espanha, o maior grau de centralização do poder na Coroa tornou a empreitada colonial refém dos interesses dos soberanos – e, como argumentado por Acemoglu, Johnson e Robinson (2005), reforçou a posição da Coroa –, de modo que a rota marítima para a Ásia seria usada para desviar riquezas para o Rei e, com base nos interesses do soberano, distribuir privilégios à fidalguia. Na Holanda e na Inglaterra, o menor poder exercido pelo governo central e a maior liberdade para negociar nesses países favoreceu a criação das primeiras corporações modernas, cujo modelo de negócio emergiu para apresentar soluções práticas aos desafios de tornar lucrativo o comércio das mercadorias asiáticas e garantiu sua supremacia nos mares do Oriente.

Sub-hipótese 2. *As Companhias de Comércio representaram inovações institucionais mais eficientes do que as organizações portuguesas.*

A visão de que as Companhias de Comércio estiveram associadas a inovações no mercado dos produtos asiáticos é razoavelmente difundida na literatura (vide Carlos e Nicholas 1988, 1996; Dari-Mattiacci et al. 2013). Um dos principais proponentes dessa visão foi Steensgaard (1973, 1982), para quem essas corporações mudaram de forma fundamental o comércio de longa-distância das mercadorias asiáticas e conseguiram, com base em sua forma de operação mais eficiente, deslocar seus competidores portugueses. Embora a apresentação das Companhias de Comércio como soluções eficientes para o problema do comércio de longa-distância possa ser objeto de discussão (e.g. Jones e Ville, 1996), a maior competitividade dessas empresas frente aos competidores ibéricos é uma questão menos controversa.

O argumento de Steensgaard tem como ponto de partida os conceitos de Lane (1958) de tributo e de *rent* de proteção. O tributo de proteção seria a diferença entre o preço de se oferecer um serviço de proteção e o preço cobrado por ela (e.g. o pedágio que chefes locais cobravam das caravanas). A *rent* de proteção seria a diferença entre o lucro do produtor do serviço de proteção com o menor custo e seu concorrente com maior custo. As organizações que se especializavam na exploração desses ganhos, por meio da oferta do serviço de proteção, seriam “empresas redistributivas” na categorização de Steensgaard.

Empresas desse tipo, e.g. as caravanas, eram típicas dos mercados dos produtos asiáticos, os quais seriam caracterizados por elevado custo de proteção e outros custos de transação como baixa transparência e mecanismo ineficaz de transmissão de preços. A descoberta da rota oceânica pelo Cabo da Boa Esperança permitiria uma economia “*first and foremost to be made by the avoidance of robbers and tax-gatherers through the internalization and centralization of the protection costs. But the Portuguese takeover of the pepper only became a takeover within the existing structure; the protection costs were increased rather than reduced*” (Steensgaard 1973, p. 101). Para o autor, os portugueses não exploraram competitivamente as possibilidades oferecidas pela via marítima e contentaram-se em deixar os preços das especiarias asiáticas no mercado europeu continuarem a ser determinados pelo comércio das caravanas para extrair as rendas de proteção³¹. Assim, a forma como Portugal explorava o comércio das mercadorias asiáticas não diferiria de forma significativa daquela das caravanas que passavam pelos territórios dos Impérios Persa e Otomano. Quando apareceram outros países que souberam explorar de forma “produtiva” a rota comercial, os portugueses não foram capazes de competir.

Para Steensgaard, as Companhias de Comércio usaram as deficiências dos mercados dos produtos asiáticos (e.g. alto custo de proteção, volatilidade dos preços, baixa transparência, transmissão de preços deficiente) a seu favor. A internalização dos custos de proteção deu-lhes vantagens sobre as rotas terrestres e, combinado com as estratégias de controle do mercado europeu desenvolvidas pelas companhias, permitiram que se consolidassem como os vencedores na disputa do comércio colonial

³¹ Lane mostra que os preços da pimenta estavam mais baixos na Europa antes da chegada dos portugueses à Índia: *The series of pepper prices here presented, by showing the prices that were current in the century before Da Gama's voyage, confirms the conclusion that during the decades when the Portuguese captured most of the spice trade they did so by methods which raised prices rather than lowered them.* (Lane, 1968, p. 596).

entre Europa e Ásia. Aumentando ou reduzindo ordens, formando estoques, fixando preços ou escolhendo o método de venda, as Companhias conseguiam influenciar os mercados europeus de uma forma que os portugueses nunca tinham feito. O controle sobre os preços era uma inovação em relação aos mercados das caravanas que experimentavam flutuações imprevisíveis e de grande magnitude dos preços. Isso aumentava a previsibilidade, o planejamento e a lucratividade das companhias, atraindo mais capital e aumentando os recursos à disposição para investir na presença na Ásia.

As Companhias estavam mais interessadas no lucro, ao passo que a forma como Portugal explorava o comércio colonial, colocava toda a empreitada mais sujeita aos interesses da Coroa. Apesar de as Companhias buscarem a extração de *rents* na Ásia e nos mercados europeus da mesma forma que a Coroa portuguesa e de terem uma relação muito próxima com os respectivos governos, a maior autonomia em relação aos interesses do soberano e o ambiente institucional mais propício para os investimentos e o desenvolvimento de novos negócios tornavam a atuação dessas corporações mais focadas em objetivos econômicos e tornavam a gestão da empresa mais “profissional”.³²

O governo inglês não possuía ações da EIC, que contava, não obstante, com vários políticos entre seus investidores. A Companhia era uma associação de comerciantes, não um departamento do Estado, e o controle estatal da companhia estava vedado em seu estatuto, que também estabelecia os direitos de seus membros por meio da realização de uma eleição anual para escolha do Governador e dos 24 membros da Corte de Comitês, com base no princípio de um homem, um voto, e por maioria simples. A entrada de novos membros era decidida pela própria companhia (sem mecanismos formais de ingerência externa, i.e. coroa).

Vários episódios atestam a maior autonomia da EIC em relação à Coroa. Ainda no início das atividades, em 1600, o *Lord Treasurer* Brockhurst recomendou Sir Edward Michelbourne como *principall commaunder* da Companhia, tendo o pedido declinado pelo Conselho. Essa atitude contrasta com o caso da Companhia Portuguesa, na qual a indicação do presidente pela Coroa precede a própria criação da companhia. Mais além, entre os membros fundadores da EIC, não havia nenhum nobre e a

³² Os problemas que levaram à falência da EIC começam quando a companhia deixa de se guiar pela condução de atividades comerciais e pelo lucro e passa a se guiar pela arrecadação de impostos e pelas atividades de administração governamental: *In the end, it was not rapacious politicians who killed the Company, but the greed and power of its managers and shareholders. In 1757 Sir Robert Clive won the battle of Plassey and delivered the government of Bengal to the Company. This produced a guaranteed income from Bengal's taxpayers, but it also dragged the Company ever deeper into the business of government.* The Economist. “The Company that ruled the waves” (17/12/2011). Disponível em: <<http://www.economist.com/node/21541753>>

Companhia parecia evitar subordinar-se à Coroa, como, em 1624, quando a Corte da EIC declinou a oferta de James I de tornar-se membro da Companhia (Steensgaard 1973).

Em vários momentos, a atuação da EIC divergia dos interesses da política externa inglesa. Em 1622, quando a companhia presta auxílio aos persas para a tomada de Ormuz dos portugueses, a busca de um entendimento com a Espanha – cujo Rei era também o soberano do Reino de Portugal na época da União Ibérica – era um dos objetivos da Inglaterra. Além disso, a concessão do monopólio à EIC pela Coroa explicitava que os diretos não abarcavam territórios nos quais um soberano aliado recusasse a presença inglesa, mas isso não evitou as disputas com os portugueses que antecederam o acordo de Goa patrocinado pelo Conde de Linhares e pelo presidente da EIC na feitoria de Surate (Disney, 1978).³³

Steensgaard considera a VOC, no que se refere à relação com o governo, como um caso intermediário entre a EIC e a administração colonial portuguesa. A criação da VOC foi, de início, incentivada pelo governo que desejava acabar com a disputa entre as diversas companhias que a precederam. De outra parte, sua organização como uma corporação moderna fez com que, na avaliação de Steensgaard, a VOC apresentasse condutas que a diferiam de Portugal, em especial maior moderação no uso da violência e a elaboração de uma política de preços.

A VOC contava com uma força militar própria que chegou a cerca de 10.000 soldados³⁴, no início do século XVIII, e sua atuação esteve, em muitos casos, associada aos interesses da política externa da República Holandesa, em especial a disputa contra a União Ibérica durante o século XVII. De outra parte, há episódios que mostram que a preocupação com a lucratividade de sua operação colocou restrições ao uso da força. Em 1643, o governador-geral da VOC em Batávia pedia autorização para uma demonstração de força contra a Pérsia para a obtenção do livre comércio irrestrito e contra os monopólios que o Xá atribuía para si. O conselho em Amsterdam, os *Heeren*

³³ Na década de 1630, Espanha e Inglaterra negociavam um tratado de paz na Europa, o qual não era extensível à Ásia. Nesse período, tanto os diretores da EIC quanto a Coroa portuguesa ordenavam seus representantes na Ásia para manter as hostilidades recíprocas. De outra parte, a pressão sobre os recursos das feitorias da EIC e, principalmente, do Estado da Índia fizeram com que os representantes locais tomassem a iniciativa de negociar uma trégua entre si. Em 1635, o novo representante da feitoria da EIC em Surate, William Methwood, e o Vice-Rei do Estado da Índia, Conde de Linhares, assinam “*uma trégua [...] em que se previa a suspensão indefinida das hostilidades anglo-portuguesas e uma aliança contra os inimigos comuns*” (Disney, 1978, p. 187).

³⁴ Números extraídos de Pieter Van Dam, F.W. Beschryvinge van de Oostindische Compagnie, III (The Hague 1927-1954), 309-319, mencionados Mostert (2007), disponível em <<http://vocwarfare.net/thesis/2/soldiers>>.

XVII, opôs-se a tal plano e, em suas instruções posteriores, deixou claro que a busca pelo livre comércio deveria fundamentar-se mais no direito internacional do que no uso da força no caso de países neutros e com leis próprias (Steensgaard, 1973, pp. 134-5).

Essa maior moderação, motivada pela preocupação dos acionistas com a lucratividade do comércio colonial, contrasta com as recomendações enviadas de Lisboa a Goa que instruíam, por volta de 1625, a expulsão pela força dos holandeses e ingleses, mesmo contra a avaliação do Vice-Rei de que não havia quaisquer condições de empreender uma ação militar com êxito (Disney, 1978).

Com relação à política de preços, Steensgaard nota que a VOC exibia uma flexibilidade e vitalidade que contrastavam com a prática comercial portuguesa. Ao contrário dos portugueses, os holandeses não apenas respondiam às oscilações de preço e de demanda, eles atuavam na formação dos preços. Entre outras ferramentas utilizadas, a VOC usava a acumulação de estoques em sua estratégia comercial.

Entre 1623 e 1626, a VOC não vendeu mais cravos, pois os preços haviam caído por conta do aumento da oferta inglesa. Essa manobra permitiu à Companhia elevar o preço de menos de 3 florins por libra para 5,1 florins em 1626, e para 6 em 1627, com os preços estabilizando em torno de 5,4 posteriormente. A prática de interferir na formação de preços também fica evidente quando o preço alto incentiva seus competidores a entrar no mercado. Isso foi praticado quando, em 1633, Londres recebe 150.000 libras de cravo, e o *Heeren XVII* optou por aumentar a oferta e baixar os preços de 5,4 para 3,28 florins por libra de cravo. Em 1638, a EIC instruiu suas feitorias a reduzir investimentos no cravo da Indonésia (Steensgaard, 1973).

Percebe-se, então, que a (i) maior autonomia em relação ao interesse da Coroa e a (ii) maior preocupação com o lucro diferenciavam as Companhias de Comércio da organização do comércio colonial sob Portugal. Essas diferenças favoreciam que as Companhias de comércio tivessem uma administração mais profissional e usassem, por exemplo, a política de preços como parte de sua estratégia comercial.

Embora Steensgaard não apresente nenhuma explicação para as causas das diferenças entre Portugal e seus competidores do Noroeste da Europa e apenas ateste a superioridade das Companhias de Comércio sobre as “empresas redistributivas” que haviam dominado o comércio das mercadorias asiáticas até então, a conclusão do autor aproxima-se muito da nossa hipótese de que as diferenças iniciais entre as instituições dos países envolvidos no comércio colonial condicionou a forma como exploraram o comércio com a Ásia e, posteriormente, o sucesso e o fracasso das nações envolvidas:

[T]he decline of the Portuguese Empire in Asia, the decline of the intercontinental caravan trade and the triumph of the Dutch and English East India Companies [...] was more than a tale of triumph and disaster, but also a decisive moment in world history, pointing towards the distribution of wealth and power which characterized later centuries and the world in which we live. [T]he outcome was determined neither by size nor by technical and managerial efficiency alone, but rather by deep-rooted structural differences between the institutions concerned. [...] I found out that the shift in balance might best be conceived of as the outcome of a confrontation of structures. (Steensgaard 1973, p. 7)

Confronto de estruturas nas palavras de Steensgaard, diferenças institucionais na hipótese avançada neste trabalho, o fato é que as instituições políticas em Portugal contribuíram para colocar toda a empreitada colonial mais sujeita aos interesses da Coroa e da elite portuguesa do que aos interesses de empreendedores em busca de lucro. Quando Portugal percebe que está perdendo a disputa nos mares asiáticos, há a tentativa de imitar seus competidores com a criação da Companhia Portuguesa das Índias. No entanto, a baixa proteção aos investidores, o baixo profissionalismo da empresa criada e a ingerência da Coroa em seus assuntos irão levar à sua rápida falência.

Sub-hipótese 3. *Confrontado com a competição, Portugal não conseguiu se adaptar em função das instituições mais absolutistas na metrópole e dos interesses coloniais estabelecidos.*

Com a chegada de competidores europeus e a quebra do monopólio português sobre as mercadorias asiáticas, o comércio colonial português foi afetado de forma significativa. Entre 1600 e 1660, o volume de embarcações que saem de Portugal para a Ásia cai de 77.000 toneladas para menos de 9.000 toneladas, uma queda de 88%. A queda do volume de comércio com a chegada dos competidores europeus afeta a arrecadação da administração colonial portuguesa na Ásia e, em termos nominais, as receitas do Estado da Índia, em Goa, caem 40% entre 1600 e 1634, e o superávit que a Índia gerava para o governo português se converte em déficit por volta da segunda e da terceira década desse século, quando Lisboa remete entre 52.000 cruzados e 170.000 em determinados anos para cobrir os gastos na Ásia. Além de Goa, todos os centros portugueses na Ásia, com a provável exceção de Macau, passavam por dificuldades financeiras (Disney, 1978).

Frente aos competidores do Noroeste da Europa e às dificuldades financeiras da Coroa portuguesa, ganha força em Portugal a ideia de criar uma companhia de comércio nos moldes daquelas criadas por Holanda e Inglaterra:

Inglese e holandeses haviam sabido consolidar comercialmente sua importuna intromissão nos mares asiáticos, através da formação de companhias daquele tipo, que eram geralmente reconhecidas como das mais modernas e bem sucedidas organizações comerciais do tempo, capazes de utilizar o capital e a experiência de uma maneira altamente eficiente. Se ingleses e holandeses, igualmente inexperientes na tarefa difícil de negociar diretamente com o Oriente, logravam bons resultados com essas empresas, havia boas razões para crer que os portugueses, veteranos experimentados nas andanças do Oriente, poderiam fazer o mesmo – talvez até conseguissem vencer os intrusos no próprio terreno.
(Disney, 1978, p. 89)

No entanto, apesar de inspirada nas Companhias de Holanda e Inglaterra, a criação da Companhia Portuguesa das Índias esteve mais marcada pelo contexto e por interesses políticos do que por considerações de cunho empresarial e comercial. Se, desde 1619, a ideia de criar uma Companhia de Comércio passa a ser discutida em Portugal, apenas com a derrota portuguesa em Ormuz, em 1622, e com o interesse do Conde de Olivares no projeto, que passos concretos para sua criação são dados.

Gaspar de Guzmán y Pimentel Ribera y Velasco de Tovar, Conde de Olivares, era o ministro mais poderoso e influente da Corte do jovem e inexperiente Filipe IV da Espanha – que assumiu também a Coroa portuguesa com a União Ibérica – e planejava a criação de uma rede de companhias de comércio entre as Américas, a África, a Ásia e o Norte da Europa centradas na Península Ibérica. Essas companhias, em especial a companhia a ser criada para comerciar com o Báltico, teriam como principal propósito deslocar os holandeses nesses mercados, da mesma forma como a Holanda estava conseguindo fazer com os países ibéricos no Atlântico e na Ásia.

Essa rede de companhias de comércio nunca saiu do papel e, quando a Companhia Portuguesa das Índias é criada em 1628, Olivares já tinha perdido seu interesse sobre o projeto.³⁵ Embora a atenção inicial de Olivares tenha permitido a

³⁵ A respeito da perda do interesse de Olivares na criação de uma rede de companhias de comércio, Disney (1978) elenca as seguintes razões: (i) guerra contra a França, (ii) impacto no orçamento causado pela perda de carregamento de prata para os holandeses, (iii) recusa da Liga Hanseática em investir no

Companhia sair do papel, sua perda de interesse posterior significava que a Companhia muito provavelmente não poderia contar com engajamento e apoio amplos do governo para suas operações. Se essa suposta negligência tivesse significado também maior autonomia da Companhia nascente às ações e às ingerências da classe política e maior incentivo ao empreendedorismo e ao investimento privado, talvez ela tivesse uma chance. O que se observou, no entanto, foi uma dependência enorme da Companhia em relação à Coroa, que minava sua atuação e a capacidade de atração de investimentos privados.

A história da criação da Companhia Portuguesa das Índias esteve marcada mais pela disputa entre diferentes personalidades da nobreza ibérica do que pelo planejamento empresarial. Ao lado de Duarte Gome Solís, D. Jorge Mascarenhas foi o principal proponente da criação da Companhia Portuguesa. Se o próprio afirmava que a Companhia serviria para reativar o comércio entre Portugal e a Índia, Disney observa que “[D. Jorge Mascarenhas] conservou-se sempre estreitamente ligado à companhia, talvez em parte como meio de promover a sua própria influência na corte, em oposição à dos seus rivais, como o duque de Villahermosa e os condes de Bastos e Portalegre” (Disney 1978, p. 94).

Embora a Companhia Portuguesa das Índias tivesse inspiração nas suas competidoras da Holanda e da Inglaterra, as condições sob as quais ela operava diferia significativamente das demais. Na Inglaterra, a criação da Companhia foi motivada pela classe mercantil e a EIC, apesar de associar-se à Coroa para a obtenção dos benefícios do monopólio ou do apoio da diplomacia e da marinha inglesas, nunca esteve formalmente submetida ao governo no período enquanto a companhia manteve sua saúde financeira. Na Holanda, os Estados Gerais tinham interesses diretos na VOC e as Câmaras Municipais indicavam os Diretores da Companhia e os representantes no Conselho Geral (*Heren XVII*). De outra parte, a ascendência da classe mercantil sobre a vida política na Holanda tornava mais provável o governo servir à VOC do que o contrário, como evidenciado no seguinte episódio. Quando a Espanha oferece o reconhecimento da independência da Holanda, caso se retirassem das Índias Ocidentais e Orientais, os holandeses retorquiram que “*too many prominent personages in the Republic were involved in the East India Company for it to be disbanded*” (Israel, 1995, p. 9 *apud* Acemoglu, Johnson e Robinson, 2002, p. 33). Essas condições permitiam que

capital da companhia projetada pela Espanha para o Mar Báltico, (iv) recusa dos comerciantes catalães em associar-se à Companhia do Levante planejada.

as companhias atuassem com maior autonomia, guiadas pelos seus interesses comerciais, e em bases mais profissionais. Nesse contexto, provavelmente a burocracia em Portugal e na Ásia tenha sido mais desafiadora para a Companhia Portuguesa do que suas competidoras do Noroeste da Europa.

Disney (1978) chama atenção especial ao fato de que a Companhia Portuguesa nascia em um quadro de interesses estabelecidos. Em tese, o Conselho da Companhia não se submetia a nenhum órgão do governo português, prestando contas apenas ao Conselho de Comércio, em Madri. Na prática, contudo, a Coroa e a burocracia portuguesa na Índia enviavam instruções e solicitações à Companhia sobre diversos assuntos e a Companhia passou a ter de remeter ao Conselho de Portugal todos seus relatórios.

Se no papel, parecia haver espaço restrito para autonomia, na prática, a autonomia em relação aos interesses da Coroa era ainda menor. Na primeira eleição, para colocar a Companhia em prática, a Coroa nomeou todos os diretores. Todos os nomeados, com exceção de um, eram fidalgos da casa real e nenhum deles tinha capital investido na Companhia. D. Jorge de Mascarenhas, o presidente, fora proibido pela Coroa para mostrar seu desinteresse, mas os demais, apesar de apelos da Coroa para que investissem ao menos 1.000 cruzados, não o fizeram; e, nas palavras de Disney, eram todos “idosos, doentes ou ambas as coisas”.³⁶

Assim, havia uma grande margem para que a Coroa ditasse as operações da nascente companhia. A Coroa instruía a política da compra da pimenta ao fornecimento de beliches a particulares a bordo e, todo ano, também indicava quantas embarcações esperava que a Companhia enviasse à Índia (o que, por falta de recursos da Companhia, não era cumprido na maioria dos casos).

A ingerência da Coroa nos assuntos da Companhia fica claro em vários episódios. Em 1629, o Vice-Rei na Índia, Conde de Linhares, necessitando de fundos para montar a frota que iria buscar a pimenta na costa do Malabar, utilizou o carregamento de prata da Companhia recém-chegado de Lisboa, apesar de o uso pelas autoridades desses carregamentos ter sido expressamente vedado. Durante seus anos de existência, os diretores da Companhia, em Goa, tinham como prática oferecer

³⁶O Conselho Diretor era composto por um presidente e seis diretores, todos portugueses. O presidente era nomeado pela Coroa (principal investidor), um dos diretores era indicado pelas Câmaras, enquanto os demais eram eleitos pelos detentores do capital (acima de 1.000 cruzados) da Companhia a cada três anos. Não é do nosso conhecimento que, em algum momento, o Conselho tenha chegado a ser indicado segundo as regras previstas no seu Estatuto.

gratuitamente espaço nos navios da Companhia ao Vice-Rei sob a alegação de que isso seria importante para que ele continuasse despachando favoravelmente os assuntos da Companhia. Em 1631, o Conselho da Companhia em Goa informa que permitiu ao Vice-Rei exportar ébano (um dos monopólios da Companhia) e que havia vendido pimenta (outro monopólio da Companhia) às autoridades locais “*uma vez que, sendo esse o desejo do vice-rei, não lhe podíamos resistir*” (Lynch, fl. 132 *apud* Disney p. 171, 1978).

Dado todos os problemas com os quais a Companhia Portuguesa tinha que lidar não surpreende que ela tenha falhado em atrair qualquer investimento privado significativo, a despeito das pressões feitas pela Coroa para que investidores privados colocassem dinheiro e das oferta de títulos de nobreza dependendo da quantia investida: (i) 1.000 cruzados – cavaleiro fidalgo; (ii) 4.000 cruzados – senhora para as esposas; (iii) 30.000 cruzados – fidalgo da casa do rei; (iv) embarcação guarnecida – membro de alguma ordem militar.

Além dos problemas administrativos, a insegurança jurídica dos investimentos em Portugal tornava os principais empreendedores e detentores de recurso da época, os cristãos-novos, extremamente avessos à ideia de afundar recursos em uma companhia que tinha em seu estatuto a provisão de que o capital subscrito era passível de confisco, caso o investidor fosse culpado por heresia.

Assim, apesar de o intuito da criação da Companhia ter sido retirar o peso financeiro do comércio colonial da Coroa e tornar os domínios na Ásia novamente lucrativos para Portugal, o que se observou foi que a Coroa acabou sendo o principal investidor, vindo as Câmaras Municipais em seguida e sendo a participação de investidores privados negligenciável.

A tabela 4, a seguir, reproduz a estrutura de acionistas na Companhia Portuguesa. Embora a participação expressiva da Coroa e das Câmaras Municipais possa invocar alguma semelhança com a VOC, o fato é que a diferença entre as instituições políticas nos dois países levava a consequências bem distintas na operação dessas companhias. Na Holanda, a participação das Câmaras Municipais era o canal pelo qual a elite urbana e comercial influía nos negócios da Companhia. Em Portugal, a participação das Câmaras foi resultado da pressão exercida pela Coroa.

Tabela 4 – Estrutura acionária da Companhia Portuguesa das Índias

Investidor	Quantia (cruzados)
Coroa	1.056.809
Municípios	
Lisboa	150.000
Évora	16.620
Castelo Branco	16.569
Coimbra	15.000
Outras	121.678
Investidores privados	1.500
Câmara de Chaul	3.750
Total	1.380.926

Fonte: Disney, 1978 pp. 91-93

Em 1632, os recursos da Companhia haviam baixado dos iniciais 1.200.000 cruzados para 600.000. No final do ano, quando Madri pede relatórios sobre a saúde financeira da Companhia à luz de sua falência eminente, uma declaração do tesoureiro da Companhia, mencionada por Disney, chama atenção à necessidade de 341.396 cruzados para construir e equipar as embarcações para o próximo ano, contra apenas 184.866 a disposição para tal finalidade. Em 12 de abril de 1633, a Coroa declara que a Companhia não havia logrado atrair capital privado – principal justificativa para sua formação – e que o Tesouro Real não iria aportar recursos para financiar o envio das embarcações em 1634. A Companhia foi extinta e o tráfego entre Lisboa e a Índia voltava a ser administrado pelo Conselho da Fazenda.³⁷

A Companhia durou breves cinco anos e fracassou em reanimar o comércio entre Lisboa e a Ásia e em fazer frente às Companhias competidoras. A história da Companhia Portuguesa das Índias, mais do que uma simples experiência fracassada por azar ou má gestão, evidencia os obstáculos que instituições políticas mais absolutistas podem impor ao desenvolvimento de instituições econômicas que incentivem

³⁷ Disney (1978) enumera as seguintes razões para o fracasso da Companhia Portuguesa das Índias: (i) fracasso dos contratos do comércio da pimenta no final do século XVI; (ii) comerciantes envolvidos no comércio de produtos não monopolizados já tinham desenvolvido suas redes de contato e negócio com base em outros produtos e viam a companhia como potencial competidora; (iii) baixa rentabilidade (4% a.a.) e prazo longo (12 anos); (iv) falta de garantias aos investidores (o que afastou os cristão-novos).

investimentos e atividades produtivas. Apesar do monopólio de um século, da experiência inicial com as redes de comércio asiáticas e do conhecimento sobre as formas de organização das Companhias de Comércio, Portugal não conseguiu lidar com a competição dos demais países europeus. Quando tenta reproduzir a solução que parecia estar funcionando para seus competidores, as características das instituições em Portugal limitam a autonomia e colocam entraves a um maior profissionalismo na condução dos negócios da Companhia; e fica patente “*a incapacidade de Portugal para solucionar os seus problemas imperiais na região através de uma modernização econômica*” (Disney, 1978, p. 182).

No próximo capítulo, aproveitamos os dados disponibilizados por de Vries (2003) e Acemoglu et al. (2005), bem como outros reunidos por nós, para verificar a relação entre o desenvolvimento institucional dos países europeus e seu nível de participação no comércio colonial com a Ásia e para apresentar evidências adicionais a favor de nossa hipótese institucional. Ao fazer isso, também incluiremos nas especificações de nossa abordagem empírica os demais fatores que estiveram por trás do declínio do Império Português na Ásia segundo as teses tradicionais apresentadas no terceiro capítulo.

Capítulo 5 - Abordagem empírica e resultados

Nossa abordagem empírica será dividida em duas etapas. Na primeira, apresentaremos os resultados obtidos por meio de mínimos quadrados ordinários (MQO), regredindo os indicadores de comércio colonial com a Ásia sobre variáveis associadas às teorias que explicam o declínio do Império português na Ásia apresentadas no terceiro capítulo. Na segunda, para contornar possíveis problemas associados a endogeneidade e variáveis omitidas, apresentaremos uma abordagem empírica por meio do uso de variáveis instrumentais (VI). Conforme será apresentado a seguir, usaremos um indicador de atividade religiosa como instrumento para os indicadores de desenvolvimento institucional.

A abordagem desenvolvida neste trabalho possui algumas limitações. A primeira delas diz respeito ao fato de que não há estudos prévios que sirvam como base para comparação de nossos resultados e que indiquem qual deveria ser, por exemplo, o sinal e a grandeza dos coeficientes a serem estimados. Tampouco há estudos prévios, na literatura de economia ou de história, que tratem as diferentes hipóteses sobre o declínio português na Ásia de forma conjunta e abrangente. As teorias apresentadas no terceiro capítulo ou elegem um fator específico como o mais importante ou listam diversos fatores sem uma discussão sobre qual teria sido o preponderante.

Outra importante limitação são os dados disponíveis. De certa forma, a abordagem empírica apresentada neste capítulo, além de basear-se nas teses tradicionais sobre o declínio português na Ásia, teve de adaptar-se aos dados disponíveis, limitando nossa capacidade de testar diferentes especificações ou incluir mais variáveis de controle. Por exemplo, a Prússia criou, em 1752, a *Companhia Real Prussiano-Asiática* (também referida como *Companhia Emden*, pelo nome da cidade portuária de onde partiam os navios). No entanto, a falta de dados consolidados – até onde sabemos – sobre essa companhia, não permitiu incluir dados de comércio com a Ásia para a Prússia, um país não ibérico e não católico que enriqueceria nossa base de dados. Do mesmo modo, a construção do instrumento, como será descrito mais adiante, teve de basear-se nos dados disponíveis para montar uma *proxy* para o nível de atividade religiosa nas colônias.

Ciente dessas limitações, o objetivo não será enfatizar a precisão dos coeficientes encontrados, mas, com base nos resultados das regressões, apresentar

evidências, além das evidências históricas e teóricas apresentadas no capítulo anterior, de que o nível de desenvolvimento institucional na metrópole esteve relacionado com o desempenho das potências europeias na Ásia. O número de observações pequeno – entre 100 e 150 – provê força adicional aos resultados da significância estatística dos coeficientes na medida que em um N menor torna menos trivial apresentar relações com significância estatística entre variáveis. Por fim, este trabalho também procura lidar com as limitações apresentadas pelos dados, testando se os resultados são sensíveis a diferentes especificações, a exclusão de anos ou países e a diferentes indicadores de qualidade institucional e de comércio colonial.

Mínimos quadrados ordinários

As tabelas 5 e 6 apresentam os resultados das regressões por MQO³⁸. Foram usados, como variável dependente tanto o número de embarcações que partiam da Europa para a Ásia a cada década (Qtd.), quanto a capacidade total dessas embarcações medidas em toneladas de volume morto (Ton.). O Painel A1 apresenta os resultados das regressões utilizando a base de dados mais completa, que inclui dados para a Espanha e para a década de 1850³⁹.

Os coeficientes encontrados para a variável de interesse – controle sobre o Executivo – oscilaram entre 34,02 e 45,99 quando a variável dependente era o número de navios e apresentou p-valor baixo (menor que 0,000) em todas as especificações. Isso significa que o aumento em um nível do indicador de controle sobre o executivo estaria associado a um aumento de algo entre 30 e 50 embarcações enviadas para a Ásia por década. Com relação à mensuração por meio da capacidade total das embarcações com destino à Ásia, os coeficientes oscilaram entre 22.483 toneladas e 47.165 toneladas a cada aumento de um nível do indicador de controle sobre o executivo. Do mesmo modo, os coeficientes apresentaram p-valor baixo em todas as especificações.

Foi incluída uma *dummy* para os países ibéricos da base de dados: Portugal e Espanha. Os coeficientes encontrados apresentam um p-valor elevado em todas as especificações – o menor valor foi 0,102, na especificação apenas com a *dummy* para

³⁸ A metodologia replicou a adotada por Acemoglu et al. (2005) que é a principal referência para a abordagem empírica deste trabalho e usa MQO em detrimento de outros métodos de dados de painel. Experimentamos tentativamente outros métodos, porém os resultados foram inconclusivos e insatisfatórios, possivelmente em decorrência do N baixo.

³⁹ A seção sobre dados, nos anexos, apresenta como as observações para Espanha e para a década de 1850, que não constam das nossas principais fontes de dados, forma construídas.

países ibéricos. Essa *dummy* foi incluída no intuito de capturar fatores culturais, como os associados à uma das interpretações possíveis da tese de Godinho, e também para manter paralelo com outros estudos sobre instituições que costumam controlar para características como região cultural e religião como forma de controle. Além de pouco significantes, os resultados dos coeficientes são ambíguos, ora indicando uma contribuição negativa associada ao fato do país ser ibérico, ora indicando uma contribuição positiva e negligenciável. Esses resultados são equivalentes quando usamos tanto o número de embarcações quanto a capacidade dos navios como variável dependente.

A *dummy* para países católicos também apresentou p-valor acima dos níveis usualmente utilizados como parâmetro (1%, 5% ou 10%). De outra parte, o comportamento do coeficiente é menos ambíguo do que a *dummy* para países ibéricos. O coeficiente, em todas as especificações, apresentou o sinal positivo e caso haja uma contribuição positiva associada ao fato de o país ser católico ela seria menos negligenciável do que a contribuição associada ao país ser ibérico. Quando tomadas conjuntamente na mesma especificação, as observações feitas para as *dummies* para países ibéricos e para países católicos mantêm-se. O nível de significância estatística é baixo e, se há alguma contribuição associada em ser ibérico e católico, ela seria negativa e positiva, respectivamente.

Como há pouco países na nossa base, 8 países, dos quais 2 ibéricos e 4 católicos, não nos sentimos confortáveis em extrair conclusões fortes a respeito das *dummies*, além de que, de acordo com a abordagem empírica desenvolvida aqui e com os dados disponíveis, as regressões não capturaram nenhuma diferença sistemática entre esses dois grupos de países e os demais países de nossa base no que se refere ao desempenho do comércio desses países com a Ásia, uma vez que se leve em consideração as outras variáveis.

O coeficiente encontrado para a variável população dos países europeus mostrou-se significativo em todas as especificações, mas ambíguo no que diz respeito ao sinal quando tomado em conjunto com o PIB. Isso reflete a correlação entre as duas variáveis e, segundo nossa interpretação, estaria possivelmente capturando a participação holandesa, país da base com significativa participação na corrente de comércio com a Ásia, PIB elevado, mas com uma população pequena. No período analisado, por exemplo, a população da Holanda passou de 900 mil habitantes para 3 milhões, contra uma média de 5 milhões para todos os países da base, e estando abaixo

da população portuguesa no período, a qual passou de 1,3 milhão para 3,5 milhões de habitantes. Com relação à grandeza dos coeficientes, cada aumento de 1 milhão de habitantes estaria associado ao aumento de 3 navios ou 3.500 toneladas por década, na especificação apenas com a população como controle, ou a uma queda de cerca de 20 navios ou 15.000 toneladas por década nas demais.

Com relação ao PIB, o coeficiente apresentou igualmente um p-valor baixo em todas as especificações e seu sinal foi consistente em todas elas, oscilando entre 3 e 20 navios por década a cada bilhão adicional de produto. Quando a variável dependente era a capacidade total das embarcações, o coeficiente registrou valores entre 4.000 e 10.000 toneladas a cada bilhão de produto.

Os resultados para a variável Ásia apresentaram comportamento ambíguo, tendo apresentado p-valor elevado em todas as especificações com a capacidade das embarcações como variável dependente e, quando apresentou um p-valor baixo, a grandeza do coeficiente era menos expressiva, -0,3 embarcação por década a cada um milhão de habitantes nos países asiáticos. Os resultados apresentados nas tabelas a seguir utilizaram a variável construída de população na Ásia. Todas as regressões também foram testadas com a variável construída de PIB asiático e os resultados não diferiram de forma significativa.

Os painéis A2 a A4 reproduzem as regressões do painel A1, retirando da base de dados as variáveis que não constavam das principais fontes dos dados da seguinte forma. O painel A2 retira da base de dados as observações para a década de 1850. Os dados para essa década foram extraídos de Acemoglu, Johnson e Robinson (2002 e 2005) e agregados aos dados extraídos de de Vries (2003) ou, conforme apresentado na seção sobre nossos dados, nos anexos, calculados com base nas observações de de Vries para as últimas décadas do século XVIII e nas extrapolações feitas por Acemoglu, Johnson e Robinson, conforme descrito no anexo dos trabalhos mencionados. O painel A3 retira da base de dados as observações da Espanha. Os dados para a Espanha foram calculados com base no número de embarcações que faziam a rota Manila-Acapulco, regulada pela Coroa espanhola, e com base nas informações sobre capacidade dos barcos portugueses apresentadas por de Vries. O painel A4 retira da base de dados tanto a década de 1850 quanto a Espanha. Essas alterações foram feitas para mostrar que a retirada da base dos dados calculados por nós não altera de forma significativa os resultados encontrados. São apresentados, para economia de espaço, apenas os p-

valores. Tanto os p-valores, quanto os coeficientes omitidos, não diferem de forma significativa daqueles encontrados para a regressão utilizando a base de dados completa.

Tabela 5 - Resultados MQO

Panel A1 - Controle sobre o Executivo como indicador da qualidade das instituições

	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.
Controle sobre o Executivo	38,59	40.566	45,34	47.165	45,99	43.711	43,46	38.903	41,78	36.315	34,02	22.483	35,3	24.590	34,8	24.454
	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ibérico	-19,38	1.073									1,8	302			-19,61	-23.814
	[0,102]	[0,945]									[0,870]	[0,981]			[0,320]	[0,300]
Católico			18,93	33.733									11,89	11.712	32,18	35.690
			[0,184]	[0,063]									[0,387]	[0,460]	[0,192]	[0,204]
População					0,0035	3,51					-0,019	-14,4	-0,02	-14,71	-0,022	-16,09
					[0,000]	[0,000]					[0,001]	[0,000]	[0,001]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
PIB							0,000003	0,004			0,00002	0,01	0,00002	0,013	0,00002	0,014
							[0,000]	[0,000]			[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ásia									-0,00004	0,2	-0,0003	-0,03	-0,0003	-0,039	-0,0003	-0,025
									[0,500]	[0,500]	[0,000]	[0,614]	[0,000]	[0,549]	[0,000]	[0,716]
R ²	0,53	0,39	0,52	0,41	0,57	0,44	0,58	0,52	0,52	0,42	0,64	0,63	0,64	0,63	0,64	0,63
N	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154

Qtd. = quantidade de navios partindo da Europa em direção à Ásia por década.

Ton. = peso morto em toneladas dos navios partindo da Europa em direção à Ásia por década.

Ibérico = dummy para os países ibéricos (Espanha e Portugal)

Católico = dummy para os países católicos (Bélgica, Espanha, França e Portugal)

População = população em mil habitantes (McEvedy e Jones, 1978, apud AJR, 2005)

PIB = estimativa do PIB em mil dólares de 1990 obtido a partir da população e do PIB per capita (Maddison, 2001)

Ásia = população de China, Índia (McEvedy e Jones, 1978, apud AJR, 2005) e Japão (Clio Infra)

p-valor entre colchetes

Painel A2: sem 1850

N=148	Qtd.	Ton.														
Controle sobre o Executivo	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ibérico	[0,191]	[0,837]									[0,499]	[0,428]			[0,411]	[0,573]
Católico			[0,071]	[0,071]									[0,167]	[0,178]	[0,146]	[0,221]
População					[0,000]	[0,004]					[0,000]	[0,152]	[0,000]	[0,086]	[0,000]	[0,072]
PIB							[0,000]	[0,002]			[0,000]	[0,061]	[0,000]	[0,038]	[0,000]	[0,033]
Ásia									[0,987]	[0,340]	[0,000]	[0,275]	[0,000]	[0,259]	[0,000]	[0,304]

Painel A3: sem Espanha

N=119 / 124	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.
Controle sobre o Executivo			[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Católico			[0,031]	[0,050]					[0,085]	[0,381]
População					[0,000]	[0,000]			[0,000]	[0,000]
PIB							[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ásia									[0,132]	[0,000]

Painel A4: sem Espanha e 1850

N = 119	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.
Controle sobre o Executivo			[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Católico			[0,031]	[0,067]					[0,085]	[0,128]
População					[0,000]	[0,004]			[0,000]	[0,056]
PIB							[0,000]	[0,001]	[0,000]	[0,028]
Ásia									[0,132]	[0,044]

A tabela 6 replica as mesmas regressões, utilizando o indicador de proteção para o capital como indicador para o desenvolvimento institucional. Esse indicador foi obtido do *working paper* de Acemoglu, Johnson e Robinson (2002) que deu origem ao artigo de 2005 do qual retiramos a maioria dos dados. As duas variáveis apresentam pouca diferença e há uma correlação muito forte (0,97) entre os dois indicadores qualitativos de desenvolvimento institucional. Ainda que se observe uma correlação significativa, apresentamos os resultados das regressões com esse indicador para mostrar que pequenas alterações – as quais poderiam ser derivadas de erros de mensuração – não alteram de forma significativa os resultados.

Como nas especificações que utilizaram os indicadores de controle sobre o executivo como a variável de desenvolvimento institucional, os coeficientes para proteção para o capital mostraram-se estatisticamente significativos em todas as especificações e em níveis comensuráveis aos das regressões anteriores – entre 30 e 40 navios adicionais associados ao aumento de um nível de proteção para o capital e entre 25.000 e 45.000 toneladas a mais. As *dummies* para países ibéricos e católicos apresentou o mesmo comportamento – ambas registraram p-valores elevados. População e PIB registraram p-valor e grandeza do coeficiente – e sinal no caso da população – equivalentes aos da regressão apresentadas na tabela anterior. Por fim, a variável Ásia também registrou o mesmo comportamento – p-valor elevado e coeficiente relativamente menor ao das demais variáveis.

As mesmas regressões apresentadas, nos painéis A2 a A4 da tabela anterior, foram feitas utilizando a proteção para o capital como indicador de desenvolvimento institucional. Elas não serão apresentadas aqui para economia de espaço, mas, da mesma forma que a regressão utilizando a base de dados mais abrangente, os resultados não diferiram de forma significativa. O mesmo foi feito para os resultados da abordagem empírica utilizando variável instrumental a serem apresentados na próxima seção. Todas as especificações serão testadas com as quatro bases de dados alternativas e com proteção para o capital como indicador de desenvolvimento institucional, mas não serão apresentadas aqui por economia de espaço.

Tabela 6 - Resultados MQO

Painel B – Proteção para o capital como indicador da qualidade das instituições

	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.	Qtd.	Ton.
Proteção para o capital	39,40	40.909	45,61	46.838	46,57	43.993	44,06	39.226	42,54	36.880	34,94	22.839	35,99	24.756	35,52	24.647
	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ibérico	-19,97	-157									-0,28	-390			-19,84	-24.287
	[0,083]	[0,992]									[0,979]	[0,976]			[0,310]	[0,288]
Católico			16,75	30.298									8,57	10.473	29,18	34.986
			[0,221]	[0,086]									[0,522]	[0,499]	[0,231]	[0,208]
População					0,0034	3,41					-0,017	-14,31	-0,018	-14,59	-0,02	-15,98
					[0,000]	[0,000]					[0,003]	[0,000]	[0,002]	[0,000]	[0,001]	[0,000]
PIB							0,000003	0,004			0,00002	0,014	0,00002	0,014	0,00002	0,014
							[0,000]	[0,000]			[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ásia									-0,00004	0,2	-0,0003	-0,031	-0,0003	-0,036	-0,0003	-0,02
									[0,534]	[0,004]	[0,000]	[0,647]	[0,000]	[0,587]	[0,000]	[0,761]
R ²	0,55	0,40	0,54	0,41	0,59	0,45	0,60	0,53	0,55	0,43	0,65	0,63	0,65	0,64	0,65	0,64
N	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154	149	154

Qtd. = quantidade de navios partindo da Europa em direção à Ásia por década.

Ton. = peso morto em toneladas dos navios partindo da Europa em direção à Ásia por década.

Ibérico = dummy para os países ibéricos (Espanha e Portugal)

Católico = dummy para os países católicos (Bélgica, Espanha, França e Portugal)

População = população em mil habitantes (McEvedy e Jones, 1978, apud AJR, 2005)

PIB = estimativa do PIB em mil dólares de 1990 obtido a partir da população e do PIB per capita (Maddison, 2001)

Ásia = população de China, Índia (McEvedy e Jones, 1978, apud AJR, 2005) e Japão (Clio Infra)

p-valor entre colchetes

Conforme mencionado anteriormente, é necessário reconhecer as limitações deste tipo de exercício, o qual teve de adequar-se aos dados à disposição. De outra parte, os resultados encontrados apresentam evidências adicionais à nossa hipótese apresentada no quarto capítulo, ao identificar quais os fatores que estiveram mais associados ao desempenho das potências europeias na Ásia – no sentido de que são estatisticamente diferentes de mero acaso – e dar um fundamento mais sólido para compararmos as variáveis associadas às teorias tradicionais sobre os fatores que resultaram no declínio do Império português na Ásia.

Nas diferentes especificações, as variáveis que se mostraram mais consistentes em todas elas foram o nível de desenvolvimento institucional, população e PIB dos países europeus. Além disso, a grandeza dos coeficientes dessas três variáveis mostra uma possível contribuição maior do nível de desenvolvimento institucional para explicar as variações nos indicadores de trocas entre Europa e Ásia.

Um exemplo comparando Portugal e Inglaterra nas décadas de 1650 e 1700 permite ilustrar melhor a diferença entre os coeficientes estimados para as variáveis destacadas. Na década de 1650, Portugal enviava 35 navios por década para a Ásia e a Inglaterra, 81, uma diferença de 46 navios a favor da Inglaterra. O coeficiente para a variável controle sobre o executivo estimado na especificação da última coluna da tabela 5 indica que um aumento de um nível no indicador de desenvolvimento institucional estaria, em média, associado ao aumento de 35 navios enviados por década, o que colocaria os dois países em níveis praticamente equivalentes de trocas com a Ásia. O mesmo raciocínio se aplicaria caso a variável dependente fosse a capacidade total das embarcações. A diferença, em 1650, entre Portugal e Inglaterra era de cerca de 22.000 toneladas, grosso modo, equivalente ao aumento de um nível do indicador de desenvolvimento institucional – 24.454 na mesma especificação do exemplo anterior.

Repliquemos, agora, o mesmo raciocínio usando os coeficientes encontrados para as variáveis população e PIB. Caso se considere o coeficiente associado ao PIB, uma variação associada ao aumento de um grau no nível de desenvolvimento institucional, estaria associada ao aumento de cerca de 1,7 bilhão do PIB, o que, para Portugal, em 1650, equivaleria a dobrar sua economia – estimada, naquela década, em 1,6 bilhão de dólares de 1990. Caso se considere os coeficientes associados à população, uma variação equivalente ao aumento de um grau no nível de desenvolvimento institucional estaria associada a um aumento de cerca de 10 milhões

da população – com base no coeficiente da especificação da terceira coluna da tabela 5 (3,5), com o número de navios como variável dependente – ou de cerca de 7 milhões – com base no coeficiente (3.510) da especificação com a capacidade das embarcações como variável dependente. Naquela década, a população de Portugal era estimada em 2 milhões de habitantes, e a população precisaria aumentar em algo entre 3 e 5 vezes para que se tivesse um impacto comensurável ao aumento de um grau no nível de desenvolvimento institucional.

Em 1700, quando PIB e população de Portugal pouco diferiram dos valores observados em 1650, a diferença entre Inglaterra e Portugal, com base no número de embarcações praticamente dobrou (121 navios ingleses contra 22 navios portugueses), tendo aumentado de forma menos expressiva se medida com base na capacidade das embarcações (40.445 contra 12.100, respectivamente). Para cobrir essa diferença seria necessário dobrar as trocas com a Ásia, o que estaria associado a um aumento de dois graus no nível de controle sobre o executivo – no caso português, de 2 para 4, mais ainda abaixo do nível observado na Inglaterra, em 1700, de 5 – e aumentos de mais de 3 bilhões do produto e de algo entre 12 e 20 milhões da população.

As comparações feitas acima devem ser levadas em consideração *cum grano salis*, mas servem para ilustrar as diferenças entre as grandezas dos coeficientes estimados. Ainda que não seja possível estabelecer qual seria o nível de comércio que representaria uma quebra na presença colonial na Ásia ou que marcasse o declínio de uma potência, sabemos que os negócios portugueses na Ásia começam a entrar em colapso nas décadas que antecedem 1650 e, já no final daquele século, a presença portuguesa na região foi reduzida de forma expressiva. Nesse período, conforme ilustrado no exercício de comparação apresentado anteriormente, a diferença entre Portugal e a potência entrante com volume de trocas mais próximo, a Inglaterra, estaria associada a uma diferença de um grau, em 1650, ou dois, em 1700, do indicador de desenvolvimento institucional. De outra parte, a mesma diferença estaria associada a variações do nível de população e produto, não registrados ao longo dos três séculos da série para Portugal (entre 1500 e 1800, a população portuguesa passa de 1,3 milhão para 3,3 milhões de habitantes e o produto de US\$ 800 milhões para US\$ 3,5 bilhões).

Com relação às *dummies* para países ibéricos e católicos, elas registraram p-valor elevado em todas especificações, com exceção daquela na qual a *dummy* países católicos era a única variável além do indicador de desenvolvimento institucional. Como afirmado anteriormente, não parece haver uma diferença significativa, com base

nos dados disponíveis entre esses grupos de países. Além disso, não é possível fazer nenhuma afirmação mais categórica sobre alguma vantagem ou desvantagem inerente a esses conjuntos de países.

Por fim, a respeito das variáveis construídas para estimar variações conjunturais nos países asiáticos, nem a variável medida pela população, nem a medida pelo PIB dos países asiáticos (omitida por economicidade) apresentou comportamento consistente nas diferentes especificações. Dessa forma, não é possível fazer afirmações sobre essa variável, além de que, mudanças na conjuntura asiática que tenham afetado o cenário para os países europeus ao longo desses três séculos talvez tenham que ser buscadas em fatores além do aumento da população e do PIB dos países da região.

Variável instrumental

Nesta seção apresentaremos os resultados de nossa abordagem empírica baseada em variáveis instrumentais. A principal motivação para esta abordagem deve-se ao fato de potencial problema de variáveis omitidas e endogeneidade entre as variáveis dependentes usadas nas especificações e a variável usada como indicador do nível de desenvolvimento institucional dos países envolvidos no comércio ultramarino com a Ásia. Além disso, dadas as limitações que temos com a disponibilidade de dados, diferentes especificações e métodos podem reforçar nossos resultados.

Instrumento. Usaremos como instrumento um indicador da intensidade da atividade religiosa nas colônias. A ideia básica por trás do instrumento a ser utilizado é que em países com instituições mais extrativistas, as atividades coloniais (i) não eram conduzidas unicamente com o intuito de conferir lucro a grupos comerciais que investiam no comércio com as colônias e (ii) eram usadas pela Coroa como forma de distribuir benesses aos grupos que lhe dão sustentação política, entre os quais se destacava a Igreja. Em países nos quais a empreitada colonial estava mais sujeita a interesses privados e de investidores, o foco era gerar retorno e lucro, mais do que usar recursos para a catequização. Argumentamos que uma variável que capture as variações do proselitismo religioso nos países europeus estará relacionada ao nível de desenvolvimento das instituições na metrópole, pelos motivos expostos anteriormente, mas não diretamente com o nível de comércio colonial. Apesar de missionários e ordens religiosas nos países asiáticos terem provavelmente se envolvido em atividade

comerciais, suporemos que essas trocas foram negligenciáveis se comparadas aos fluxos totais entre Europa e Ásia ao longo desse período.⁴⁰

A relação mais próxima entre Coroa e Igreja na atividade colonial dos reinos ibéricos fica evidente quando se leva em consideração o sistema do padroado. O padroado era um arranjo, baseado em uma série de tratados, entre a Santa Sé e as Coroas ibéricas que reconheciam o domínio desses reinos sobre as terras que estavam sendo descobertas na época da expansão ultramarina e delegavam a Portugal e Espanha a administração, o financiamento e a nomeação de padres e bispos das igrejas nos domínios e nas terras descobertas por portugueses e espanhóis.⁴¹ O principal documento outorgando esse direito ao Reino de Portugal foi a bula *Romanus Pontifex* de 1455. No caso do reino espanhol, essa troca do reconhecimento das conquistas pela obrigação de evangelizar as terras descobertas foi concedida por meio das “bulas alexandrinas”, de 1493, que reconheciam os territórios descobertos por Espanha e Portugal.

Para tentar capturar a intensidade da atividade religiosa nos territórios asiáticos sob domínio ou influências das potências europeias, desenvolvemos um indicador de proselitismo religioso, apresentado a seguir.

Portugal. Não é de nosso conhecimento uma obra abrangente que trate da presença de religiosos nas colônias portuguesas ao longo dos séculos de interesse para este estudo, tampouco uma relação abrangente e completa dos passageiros das embarcações portuguesas ou dos funcionários do Estado da Índia (como se verá, a seguir, essas informações estão disponíveis para Holanda e Inglaterra). De outra parte, há alguns estudos que apresentam a composição típica dos navios portugueses com destino à Ásia nos séculos XVI e XVII.

Castro (2005) apresenta uma relação da tripulação e uma estimativa do total de passageiros no galeão *São Bartolomeu*, de 1589. A tripulação típica de uma nau portuguesa era composta por:

There is fair amount of data about the composition of the crews of Indiamen in the 16th and 17th centuries. Every crew included a captain (capitão), with ultimate authority over crew and passengers, a clerk

⁴⁰ Godinho (1963a) menciona que os jesuítas teriam desempenhado papel no tráfico da seda no Japão e menciona a intenção dessa ordem de criar uma Companhia de Jesus temporal para envolver-se com o comércio de especiarias. No entanto, o autor não desenvolve essa observação nem menciona o volume e as implicações dessas trocas.

⁴¹ Esse sistema só desapareceu completamente no século XX, quando o padroado português em Macau passa para a jurisdição eclesiásticas da Santa Sé em 1975. Até 1999, quando Macau volta à soberania chinesa, havia missionários que recebiam a pensão garantida pelo governo de Portugal com base no sistema do padroado.

(escrivão), *charged with the cargo and its whereabouts, a chaplain (capelão) responsible for the care of the souls aboard, two pilots (piloto and sota-piloto) fully responsible for all matters related to navigation, and the seamen and ship's boys with their internal hierarchies. The sailors reported to the master (mestre) and the pilot through the boatswain (contramestre), and the boatswain's mate (guardião). The former was responsible for the crew at the stern and the latter at the bow. Then there were the auxiliary people, such as carpenters (carpinteiro and carpinteiro sobressalente), caulkers (calafate and calafate sobressalente) and the cooper (tanoeiro), ready to fix everything that was broken. Also aboard were the purser (despenseiro), in charge of food stores and stocks, the bailiff (meirinho) who filled the role of justice officer, the barber (barbeiro), charged with hair care and the blood-letting of the sick, and the constable (condestável) with his gunners (bombardeiros) and soldiers (soldados). Some officers would be assisted by cabin boys or pages (pagens), generally charged with scrubbing and cleaning the ship, distributing meals and cleaning up afterwards.* (Castro, 2005, pp. 83-4)

Essas informações estão apresentadas de forma sistematizada na tabela a seguir, também reproduzida de Castro (2005, p. 84).

Tabela 7 - Tripulação de uma nau portuguesa

Galeão S. Bartolomeu (1589)*	Nau portuguesa (1607)**
1 Capitão	1 Capitão
1 Escrivão	1 Escrivão
1 Capelão	1 Capelão
1 Mestre	1 Mestre
1 Piloto	1 Piloto
1 Contramestre	1 Contramestre
1 Guardiã	1 Guardiã
1 Sota-Piloto	1 Sota-Piloto
-- Estrinqueiros	2 Estrinqueiros
2 Carpinteiros	2 Carpinteiros
2 Calafates	2 Calafates
1 Tanoeiro	1 Tanoeiro
1 Despenseiro	1 Despenseiro
1 Meirinho	1 Meirinho
1 Barbeiro	-- Barbeiro
50 Marinheiros	45 Marinheiros
50 Grumetes	48 Grumetes
4 Pagens	4 Pagens
1 Condestável	1 Condestável
29 Bombardeiros	11 Bombardeiros
250 Soldados	-- Soldados

Fonte: Castro (2005). *Domingues (1998). ** Falcão (1859).

Idealmente, a presença de clérigos nas embarcações portuguesas seria medida com base em uma amostra maior. Contudo, não é de nosso conhecimento uma obra com essas características e um esforço para compilar tal informação foge do escopo deste trabalho. De outra parte, como destaca Castro (2005, p. 84) “*The jobs and numbers of people performing each role also varied, as did the designations of the functions, but only slightly*”. Tomaremos a relação apresentada na tabela como uma aproximação razoável da presença de clérigos nas embarcações. De acordo com os dados da coluna esquerda da tabela 7, que não menciona a presença de soldados, haveria 1 capelão para um universo de 126 tripulantes (0,794%); de acordo com os dados da coluna direita, que inclui soldados, temos 1 capelão para 400 passageiros (0,25%). Usaremos a última proporção, pois (i) é a que menos favorece nossa intuição de que a atividade religiosa

era mais presente nos portugueses e (ii) é mais próxima dos dados obtidos para Holanda e Inglaterra (os quais incluem soldados).

De todo modo, os registros históricos são fartos em evidências sobre a intensidade da atividade religiosa na Ásia portuguesa. A. R. Disney (1978), ao descrever a sociedade portuguesa em Goa, no início do século XVII, atribui ao Conde de Linhares (Vice-Rei da Índia entre 1629-35) a queixa de que haveria em Goa duas vezes mais clérigos do que leigos e de tantos conventos cheio de “monges preguiçosos”.

Holanda. Os dados para a VOC foram obtidos a partir da base de dados de passageiros disponibilizada pelo Arquivo Nacional dos Países Baixos (*VOC – Seavoyagers*).⁴² Os dados cobrem o período de 1633 a 1794 e reúnem um total de 774.574 indivíduos que partiram da Holanda em direção à Ásia em embarcações da Companhia. Desse total, cerca de 60% era composto pela tripulação e 30% por soldados. Os 10% restantes incluíam artesãos, médicos, comerciantes e religiosos.

Religiosos não tinham presença expressiva nas embarcações da Companhia e sua atuação parecia concentrar-se majoritariamente em oferecer serviços religiosos para a população holandesa nas colônias e conforto a enfermos. Conforme a descrição dos religiosos na base de dados do Arquivo Nacional, os clérigos (*predikant*, no holandês) ofereciam “conforto espiritual, raramente a bordo, geralmente substituídos por um funcionário para prestar conforto aos doentes”.

A base de dados disponibiliza, entre outras informações, nomes, local e ano de partida, embarcação e profissão dos passageiros. Com base nesses dados, foi possível obter o total de passageiros (774.574) e o total de passageiros identificados como clérigos (490) e daí extrair a proporção de religiosos (0,0633%).

Não temos conhecimento de outras fontes que apresentem dados sistematizados sobre a quantidade de clérigos que partiam da Holanda para atuar na Ásia. Uma possível limitação dessa base de dados diz respeito a ela ter sido compilada com base na folha de pagamento (*pay-ledger*) da VOC, de modo que ele pode referir-se apenas a funcionários que estivessem a serviço da Companhia e deixar de contabilizar religiosos indo por outros meios. Três razões levam-nos a aceitar essa possível limitação e usar os dados disponíveis no Arquivo Nacional para basear a construção da variável instrumental: (i) não é de nosso conhecimento outra fonte tão extensa e confiável como essa; (ii) no caso de Portugal, os clérigos atuantes nas colônias eram, por causa do *padroado*,

⁴² *Nationaal Archief – Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap*. Disponível em: <<http://vocseavoyagers.nationaalarchief.nl/default.aspx>>

“funcionários” do Reino (de modo que podemos estabelecer uma simetria entre o Estado da Índia e a VOC); (iii) os dados encontrados (número pouco expressivo de religiosos) estão de acordo com as fontes históricas e com a intuição de que, na Holanda, não só Estado e Igreja encontravam-se mais separados do que em Portugal, mas também de que a empreitada colonial holandesa estava mais exposta às forças de mercado e se prestava mais ao lucro do que ao proselitismo.

Sobre a diferença de nível de atividade religiosa entre Holanda e Portugal, um maior proselitismo português era reconhecido por contemporâneos holandeses, conforme nota o governador-geral da VOC, van Diemen, os missionários portugueses “*são-nos muito superiores, e os seus padres papistas mostram muito maior zelo e energia do que os nossos pregadores e leigos*” (Boxer, p. 129-30, 1969). A diferença na intensidade teria registrado um impacto diferente, sendo, na avaliação de Boxer (1969), os vestígios do calvinismo holandês na Ásia praticamente inexistentes, ao passo que as comunidades católicas na Ásia estão presentes até hoje.

Inglaterra. Os dados para a Inglaterra foram obtidos nos registros do Escritório da Índia disponibilizado pela Biblioteca Britânica por meio do Serviço de Busca sobre História Familiar do Escritório da Índia.⁴³ Eles consistem em registros cartoriais de nascimentos, batizados, casamentos, mortes e enterros e cobrem os anos de 1600 a 1948. Para manter paralelo com os dados para a Holanda, mantivemos o mesmo corte temporal (1633 a 1794) e obtivemos o total dos registros na base de dados (69.894) e a parcela desse total que dizia respeito a religiosos (*chaplains*, 35), com a qual estimamos a proporção de religiosos no conjunto dos agentes coloniais (0,0501%).

A busca por capelães permite manter também paralelismo maior com os dados para a Holanda, na medida em que eram os funcionários destinados a servir os funcionários da Companhia. As mesmas observações sobre limitações e escolha da base feitas para o caso holandês permanecem válidas para o caso inglês. A Biblioteca Britânica estima que apenas 10% dos registros do Escritório da Índia foram catalogados nessa base. No entanto, não há razão para crer que a parcela selecionada apresente viés de qualquer tipo com relação à presença de religiosos.

Relatos contemporâneos apontam para um interesse menor dos ingleses para o proselitismo. Ao fazer referência à recepção do clero português ao acordo entre o Estado da Índia e a EIC, em 1635, Disney menciona a carta de um padre português que

⁴³ *India Office Family History Search* – *British Library*. Disponível em: <<http://indiafamily.bl.uk/UI/AdvanceDiscovery.aspx>>

elogia a paz com os ingleses, os quais “*eram protestantes mas se interessavam unicamente pelo comércio, não se metiam em questões religiosas e não gostavam de falar das suas próprias crenças*” (Disney p. 188, 1978).

Demais países. Para os demais países, a proporção de religiosos entre os agentes coloniais foi extrapolada daquela encontrada para Portugal, Holanda e Inglaterra. Idealmente, esses valores seriam calculados para cada país. Um trabalho de levantamento de todas as obras ou documentos históricos que poderiam trazer essas informações foge, no entanto, do escopo deste trabalho. De outra parte, essa é uma solução adotada por outros autores que trabalham com dados históricos (e.g. Maddison, 2001; Acemoglu, Johnson e Robinson, 2002, 2005; de Vries, 2003). As extrapolações feitas aqui estão em linha com aquelas feitas pelos autores mencionados. Para Espanha, usamos o mesmo valor para Portugal (0,25%). Para França, frequentemente identificada na literatura sobre instituições como um “caso intermediário” entre os países do Sul e do Norte da Europa, usaremos o mesmo valor para a Holanda (0,0633%). Para os demais países, usaremos o mesmo valor encontrado para a Inglaterra (0,0501%), o menor valor que estaremos usando. O principal motivo para isso decorre da observação de que, nesses outros países, a presença desses países era estritamente comercial, com uma presença mínima de agentes coloniais: “*The smaller companies had much less need for extensive non-navigation personnel recruitment than did the VOC*” (de Vries 2003, p. 68).

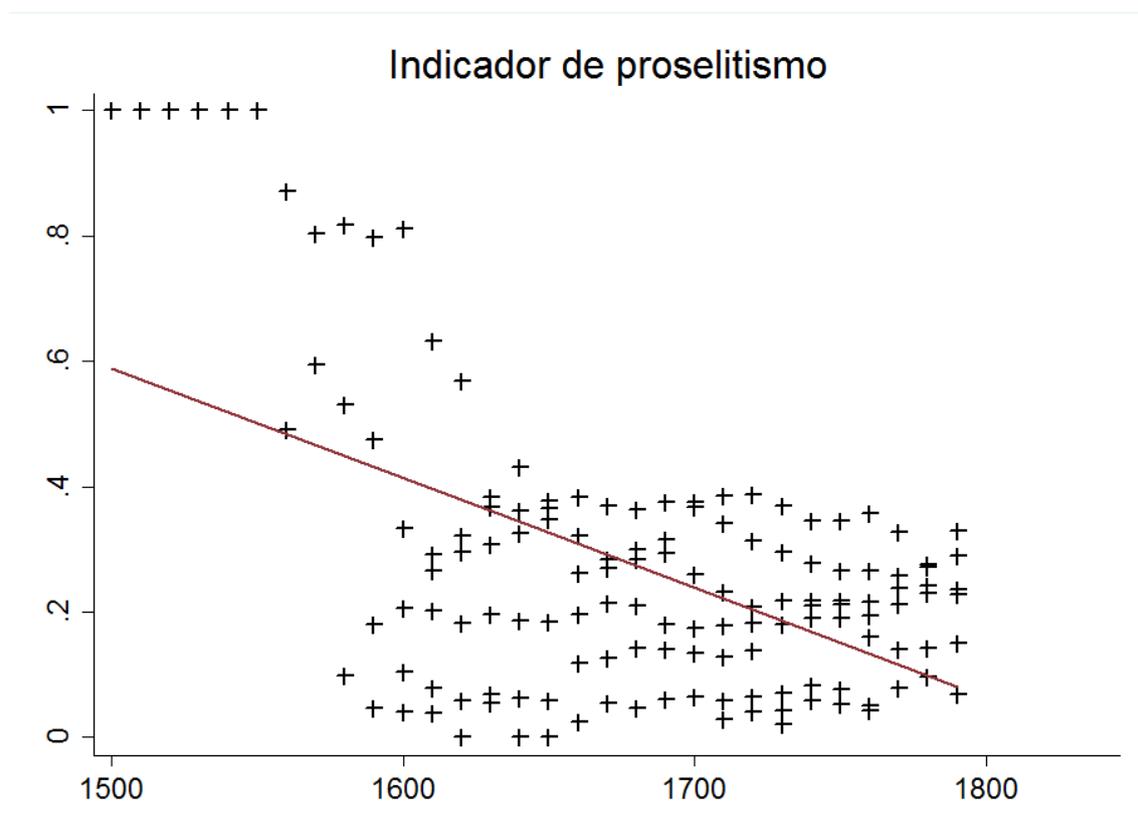
Proselitismo. Com base na quantidade de clérigos enviados pelos países europeus a cada década, criamos um “índice” de proselitismo religioso que buscou aproximar a intensidade da atividade religioso em relação aos esforços coloniais dos países envolvidos. Os números absolutos indicariam que houve atividade religiosa maior por parte de Holanda e Inglaterra, nos séculos XVII e XVIII, quando, na verdade, esse aumento em relação aos portugueses refletiria apenas o crescimento do número total de europeus viajando para a Ásia. Por isso, dividimos a quantidade de clérigos obtida com as proporções mencionadas anteriormente pela quantidade total de passageiros que partiam da Europa com destino à Ásia e obtemos uma *proxy* da intensidade de proselitismo nas empreitadas coloniais de cada um dos países europeus.⁴⁴

⁴⁴ Calculamos da seguinte maneira: a partir dos dados de passageiros apresentados por de Vries e das estimativas de clérigos entre os passageiros, foi calculado o número de religiosos por década. Com o número de clérigos por país, foi calculado o número total de europeus que partiam para a Ásia por década. Após obter esse valor, a quantidade de clérigos por país foi dividida pela nossa aproximação da população colonial total.

A forma do cálculo dá um peso excessivo para as observações iniciais de Portugal, pois o país era o único presente na Ásia. Para reduzir o peso excessivo de Portugal, os valores encontrados foram “comprimidos”, tirando a raiz quadrada, e transformados em um índice de 0 a 1, onde 0 representa nenhuma atividade religiosa e 1 equivale ao maior valor observado quando da chegada dos portugueses à Ásia. Assim, Portugal, durante o período em que era a potência dominante na Ásia, teria mantido um nível de proselitismo (0,51 na média e acima de 0,80 durante o século XVI) bem maior do que Holanda (0,33 na média e nunca passando 0,39 em todo o período) e Inglaterra (0,19 na média e sempre abaixo de 0,30).

O gráfico 10 ilustra o comportamento do indicador entre 1500 e 1800 e vai ao encontro de nossa intuição e das evidências históricas de que o proselitismo se reduziu nesse período, com o deslocamento dos portugueses da região por competidores europeus menos preocupados com a atividade missionária.

Figura 10 – Proselitismo



A tabela 8, a seguir, apresenta a correlação entre as variáveis usadas na abordagem com variável instrumental. A correlação entre o indicador de proselitismo e

o indicador de qualidade institucional apresenta a relação esperada (negativa), embora a correlação seja baixa. A força do instrumento será verificada pelo teste proposto por Stock e Yogo (2005) para instrumentos fracos.

Tabela 8 – Correlação entre variáveis da VI

	Qtd.	Ton.	Controle sobre Executivo	Ibérico	Católico	Pop.	PIB	Ásia	Proselitismo
Qtd.	1								
Ton.	0,94	1							
Controle sobre Executivo	0,72	0,67	1						
Ibérico	-0,39	-0,31	-0,45	1					
Católico	-0,42	-0,38	-0,68	0,72	1				
Pop.	0,02	-0,05	-0,32	-0,11	0,45	1			
PIB	0,18	0,09	-0,14	-0,20	0,32	0,97	1		
Ásia	0,23	0,26	0,27	-0,15	-0,11	0,23	0,35	1	
Proselitismo	0,21	0,22	-0,07	0,56	0,34	-0,18	-0,19	-0,44	1

A tabela 9 apresenta os resultados das regressões com base em VI. Os resultados mostram que o indicador de proselitismo não é um bom instrumento quando a variável dependente é o número de embarcações partindo em direção à Ásia a cada década, mas que parece ser um instrumento mais adequado quando a variável dependente é a capacidade total das embarcações.

No painel A da tabela 9, que apresenta os resultados do primeiro estágio, o p-valor encontrado do instrumento é elevado quando a variável dependente é o número de navios em todas as especificações. No segundo estágio, apresentado no painel B da tabela 9, foram encontrados p-valores elevados para todas as variáveis, quando a variável dependente é o número de navios, e não há que se possa afirmar sobre essas especificações (além de que o instrumento se provou inadequado).

Quando a variável dependente utilizada foi a capacidade de carga das embarcações, o indicador de proselitismo parece ser um instrumento mais adequado. No primeiro estágio, o coeficiente para o indicador de proselitismo encontrado apresentou p-valor baixo em todas as especificações, o mesmo acontecendo com o coeficiente para a variável de qualidade institucional no segundo estágio. Contrariamente à nossa intuição, o coeficiente do parâmetro estimado no primeiro estágio, i.e. efeito do proselitismo sobre as instituições, apresentou sinal positivo. Isso pode indicar um instrumento inadequado ou que se esteja, de maneira análoga ao sinal negativo para o parâmetro estimado para a população no MQO, capturando países que tiveram

desempenho maior no comércio em várias das observações, mas que também contavam com nível elevado de proselitismo e instituições menos inclusivas, como o caso dos países ibéricos. O efeito das instituições sobre o desempenho comercial está em linha com nossa intuição. Instituições piores estão associados a níveis inferiores de comércio colonial.

Com relação às demais variáveis, contrariamente aos resultados do MQO, os coeficientes para população e PIB apresentaram p-valor elevado em todas as especificações e o coeficiente para o contexto asiático apresentou um p-valor baixo, assim como a *dummy* para países católicos (novamente, aqui pode haver o efeito do peso de um país específico, e.g. Portugal, nas observações).

Tabela 9 - Resultados variável instrumental

Painel A – Resultados do primeiro estágio

Controle sobre o Executivo como indicador da qualidade das instituições

	<i>Controle sobre o Executivo (Qtd.)</i>				<i>Controle sobre o Executivo (Ton.)</i>			
	<u>com Espanha</u>			<u>sem Espanha</u>	<u>com Espanha</u>			<u>sem Espanha</u>
Proselitismo	0,42	0,28	0,54	0,35	2,24	1,89	2,19	2,007
	[0,419]	[0,569]	[0,306]	[0,535]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ibérico	-0,82		-0,46		-1,89		-0,65	
	[0,001]		[0,184]		[0,000]		[0,094]	
Católico		-0,957	-0,58	-0,97		-2,18	-1,61	-2,105
		[0,001]	[0,150]	[0,003]		[0,000]	[0,003]	[0,000]
População	-0,001	-0,0007	-0,0069	-0,0006	-0,0002	-0,0001	-0,0001	-0,00008
	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,011]	[0,003]	[0,039]
PIB	0,000001	-0,000001	-0,0000005	-0,000001	0,0000001	0,0000001	0,0000001	0,0000001
	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,002]	[0,001]	[0,012]
Ásia	-0,000001	-0,000001	-0,00000003	0,00000001	0,00001	-0,00001	-0,00001	-0,00001
	[0,863]	[0,682]	[0,987]	[0,958]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
R ²	0,91	0,91	0,91	0,90	0,87	0,89	0,89	0,89
N	144	144	144	119	149	149	149	124
F	65,84	66,05	55,65	43,45	47,04	53,56	45,69	37,12
	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]

Nota: Valores entre colchetes referentes ao p-valor.

Painel B – Resultados do segundo estágio

Controle sobre o Executivo como indicador da qualidade das instituições

	<i>Número de navios</i>				<i>Volume morto (em toneladas)</i>			
	<u>com Espanha</u>			<u>sem Espanha</u>	<u>com Espanha</u>			<u>sem Espanha</u>
Controle sobre o Executivo	571	711	454	592	97.349	97.072	99.290	94.124
	[0,384]	[0,543]	[0,262]	[0,501]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]
Ibérico	375,55		126		104.287		-9.221	
	[0,412]		[0,502]		[0,004]		[0,801]	
Católico		594	243	496		138.806	151.791	126.327
		[0,555]	[0,357]	[0,510]		[0,003]	[0,007]	[0,005]
População	0,410	0,460	0,0002	0,370	6,43	-2,55	-2,74	-3,23
	[0,412]	[0,581]	[0,339]	[0,553]	[0,354]	[0,616]	[0,615]	[0,521]
PIB	-0,0004	-0,0004	-0,0002	-0,00032	0,002	0,005	0,0045	0,0051
	[0,442]	[0,585]	[0,347]	[0,559]	[0,687]	[0,216]	[0,222]	[0,165]
Ásia	0,0004	-0,0005	-0,00021	-0,0002	-0,289	-0,24	-0,249	-0,18
	[0,724]	[0,736]	[0,759]	[0,853]	[0,051]	[0,082]	[0,073]	[0,244]
R ²	-14	-23	-8,43	-15	0,28	0,34	0,32	0,41
N	144	144	144	119	149	149	149	124
F (instrumento)	0,658	0,325	1,06	0,387	18,27	16,23	19,27	15,25
Endogeneidade	51,49	40,35	50,63	37,04	30,35	23,43	29,83	20,10
	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]	[0,000]

Nota: Valores entre colchetes referentes ao p-valor.

Dada a discrepância entre os resultados para as duas variáveis dependentes utilizadas, não nos sentimos confortáveis em fazer afirmações fortes com base nos resultados encontrados. Caso aceitemos o instrumento como válido, das variáveis que apresentaram significância estatística maior nos resultados de MQO, apenas a variável referente ao nível de desenvolvimento institucional permaneceu com p-valor reduzido. O parâmetro manteve o sinal previsto em nossa hipótese e a grandeza do coeficiente manteve-se em patamares que indicam, caso válidos os resultados, efeitos não negligenciáveis sobre o desempenho no comércio colonial.

Os resultados da abordagem empírica apontam para a necessidade de buscar outros instrumentos mais adequados ou outras abordagens para lidar com os possíveis problemas de variáveis omitidas e endogeneidade entre as variáveis de interesse. Não obstante, o fato de que o indicador de qualidade institucional registrou coeficientes com significância estatística maior do que o das outras principais explicações para o desempenho dos países europeus no comércio asiático (PIB e população), quando o instrumento se mostrou mais adequado, reforçam a convicção de que a diferença entre o nível de desenvolvimento institucional nos países europeus condicionou a exploração do comércio colonial e contribuiu para o êxito e o fracasso dos países competindo pelo domínio das rotas comerciais na Ásia.

Capítulo 6 - Conclusão

Neste trabalho, apresentamos a hipótese de que um dos fatores fundamentais para o declínio do Império Português na Ásia foram as diferenças entre as instituições em Portugal em relação a seus competidores do Norte da Europa. No começo da Idade Moderna, Holanda e Inglaterra eram os países que contavam com uma combinação de instituições políticas que fundamentaram o desenvolvimento de instituições econômicas mais inclusivas e que estimularam os investimentos, o comércio e a inovação.

Um dos exemplos mais contundentes das condições institucionais mais favoráveis para o estímulo a atividades produtivas foi a aparição das Companhias de Comércio. Embora operando com base em monopólios em seus mercados domésticos, havia uma intensa competição pelo acesso aos produtos asiáticos e desafios particulares ao gerenciamento do comércio de longa distância. Se a maior centralização do poder na Coroa pode ter favorecido o pioneirismo dos países ibéricos ao lançarem-se primeiro na expansão ultramarina, a maior discricionariedade da Coroa e os interesses estabelecidos criaram obstáculos a que Portugal se adaptasse à competição dos países do Norte da Europa na Ásia, como evidenciado pelo fracasso da Companhia Portuguesa das Índias.

Para reforçar nosso argumento, comparamos as teses tradicionais da historiografia, que apontam fatores como a diferença de PIB, população e cultura entre Portugal e seus competidores como causas para o declínio português, com nossa hipótese institucional. Para tanto, usamos uma abordagem de regressão multivariada e de variável instrumental. Embora reconhecendo as limitações de abordagens desse tipo e a falta de estudos similares para a comparação dos resultados, o que se pretendeu foi: (i) o melhor uso dos dados disponíveis na literatura, em particular a codificação do desenvolvimento institucional dos países europeus, entre 1500 e 1800, realizada por Acemoglu et al. (2005) e a compilação dos dados sobre comércio e navegação pelo Cabo da Boa Esperança em de Vries (2003); e (ii) analisar o poder explicativo das diferenças no nível institucional entre os países envolvidos no comércio asiático em comparação com as outras variáveis destacadas pelas teses tradicionais.

Os resultados a que chegamos em nossa abordagem empírica pretendem ser apenas mais uma das evidências a favor de nossa hipótese, a serem tomadas em conjunto com as evidências teóricas e históricas. Em linhas gerais, eles apontam que, em diferentes especificações, a diferença no desenvolvimento institucional mostrou-se, pelo menos, tão relevante quanto o PIB e a população para explicar o desempenho no

comércio colonial com a Ásia. Variáveis do tipo *dummy*, que procuravam capturar fatores como cultura e religião, e variáveis que procuravam refletir o contexto asiático reportaram baixa significância estatística na maioria das regressões. Levando em consideração a magnitude dos parâmetros estimados, mudanças no nível de desenvolvimento institucional em Portugal seriam as únicas variações factíveis que colocariam o país em níveis de trocas com a Ásia equivalente a seus competidores no período de declínio. De outra parte, na abordagem por variável instrumental, o instrumento utilizado mostrou-se potencialmente fraco e não se mostrou válido para diferentes especificações. Trabalhos futuros poderiam considerar, como forma de remediar ou contornar esse resultado, o uso de instrumentos alternativos ou de diferentes abordagens empíricas.

Referências bibliográficas

ACEMOGLU, Daron; JOHNSON, Simon & ROBINSON, James A. The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation. **The American Economic Review**, Vol. 91, No. 5 (2001), pp. 1369-1401.

_____. Reversal of Fortune: Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution. **The Quarterly Journal of Economics**, Vol. 117, No. 4 (2002), pp. 1231-1294.

_____. The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change and Economic Growth. **NBER Working Paper Series, WP9378** (Dezembro de 2002).

ACEMOGLU, Daron & ROBINSON, James A. The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth. **The American Economic Review**, Vol. 95, No. 3 (2005), pp. 546-579.

_____. **Why Nations Fail The Origins of Power, Prosperity, and Poverty**. Nova York: Crown Publishers, 2012.

ACEMOGLU, Daron; CANTONI, Davide, JOHNSON, Simon & ROBINSON, James A. The Consequences of Radical Reform: The French Revolution. **The American Economic Review**, Vol. 101, No. 07 (2011), pp. 3286-3307.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras (2000).

ANGRIST, Joshua & PRISCHKE, Jörn. **Mostly Harmless Econometrics**. Princeton: Princeton University Press, 2009.

BAI, Ying & KUNG, James KS. Diffusing Knowledge While Spreading God's Word: Protestantism and Economic Prosperity in China 1840-1920. **Working Paper** (Março de 2014).

BOXER, Charles R. **O Império Marítimo Português 1415-1825**. Lisboa: Edições 70, 1969.

CARLOS, Ann e NICHOLAS, Stephen. “Giants of an Earlier Capitalism”: The Chartered Trading Companies as Modern Multinationals. **The Business History Review**, Vol. 62, No. 3 (1998), pp. 398-419.

_____. Seventeenth-Century Joint Stock Chartered Trading Companies. **The Journal of Economic History**, Vol. 56, No. 4 (Dec. 1996), pp. 916-924.

CASTRO, Filipe V. **The Pepper Wreck: a Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus River**. College Station, TX: Texas A & M Press. 2005.

CINELLI, Carlos Leonardo Kulnig. **Inferência estatística e a prática econômica no Brasil os (ab)usos dos testes de significância**. 2012. 135 f., il. Dissertação (Mestrado em Economia)—Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

COSTA, Leonor; PALMA, Nuno & REIS, Jaime. The Great Escape? The Contribution of the Empire to Portugal’s Economic Growth, 1500-1800. **Working Papers in Economic History**, WP 13-07 (2013).

DARI-MATTIACI, Giuseppe, GELDERBLOM, Oscar, JONKER, Joost e PEROTTI, Enrico. The Emergence of the Corporate Form. **Amsterdam Center for Law & Economics Working Paper**, WP 2013-02. (2013)

DEATON, Angus. Instruments, Randomization, and Learning about Development. **Journal of Economic Literature**, Vol. 48, No. 2 (2010), pp. 424-455.

DISNEY, Anthony R. **A Decadência do Império da Pimenta: Comércio Português na Índia no Início do Século XVII**. Lisboa: Edições 70, 1978.

_____. **The Portuguese in India and Other Studies, 1500-1700**. Farnham: Ashgate, 2009.

ENGERMAN, Stanley. British imperialism in a mercantilist age, 1492-1849. Conceptual issues and empirical problems. In: O'Brien, Patrick K. and Prados de la Escosura, Leandro. The Costs and Benefits of European Imperialism from the Conquest of Ceuta to the Treaty of Lusaka, 1974. **Revista de Historia Económica**, XVI (1998), pp. 195-231.

ESCUDIER, Alicia Castellanos. Los últimos años del Galeón de Manila. **Cuaderno nº 52 del Instituto de Historia Naval** (2006).

The Economist. "The Company that ruled the waves" (17/12/2011). Disponível em: <<http://www.economist.com/node/21541753>>

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

FREYER & SACERDOTE. Colonialism and Modern Income -- Islands as Natural Experiments. **Working Paper** (Setembro de 2007).

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1959.

GELDERBLOM, Oscar. **The Political Economy of the Dutch Republic**. Farnham: Ashgate, 2009.

GELDERBLOM, Oscar & JONKER, Joost. Completing a Financial Revolution: The Finance of the Dutch East India Trade and the Rise of the Amsterdam Capital Market, 1595-1612. **The Journal of Economic History**, Vol. 64, No. 3 (2004), pp. 641-672.

GELDERBLOM, Oscar; DE JONG, Abe de Jong & JONKER, Joost. The Formative Years of the Modern Corporation: The Dutch East India Company VOC, 1602-1623. **CGEH Working Paper Series**, Working paper no. 36, 2012.

GODINHO, Vitorino Magalhães. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial - Vol. I.** Lisboa: Editora Presencial, 1963a.

_____. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial - Vol. II.** Lisboa: Editora Presencial, 1963b.

_____. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial - Vol. III.** Lisboa: Editora Presencial, 1963c.

_____. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial - Vol. IV.** Lisboa: Editora Presencial, 1963d.

GOMES, Olivinho J. F. **The Religious Orders in Goa - XVIth XVIIth Centuries.** Chandor: Konkani Sorospot Prakashan, 2003.

GROTIUS, Hugo. **The Freedom of the Seas, or the Right Which Belongs to the Dutch to take part in the East Indian Trade**, (Traduzido por Ralph Van Deman Magoffin). New York: Oxford University Press, 1916. Disponível em: <http://if-oll.s3.amazonaws.com/titles/552/Grotius_0049_EBk_v6.0.pdf>

HEJEEBU, Santhi. Contract Enforcement in the English East India Company. **The Journal of Economic History**, Vol. 65, No. 2 (2005), pp. 496-523.

JONES, S. R. H. e VILLE, Jones. Efficient Transactors or Rent-Seeking Monopolists? The Rationale for Early Chartered Trading Companies. **The Journal of Economic History**, Vol. 56, No. 4 (Dec. 1996), pp. 898-915.

LANE, Frederic. Oceanic Expansion: Force and Enterprise in the Creation of Oceanic Commerce. **The Journal of Economic History**, Vol. 10, Supplement: The Tasks of Economic History (1950), pp. 19-31.

_____. Economic Consequences of Organized Violence. **The Journal of Economic History**, Vol. 18, No. 4 (1958), pp. 401-417.

_____. Pepper, prices before da Gama. **The Journal of Economic History**, Vol. 28, No. 4 (1968), pp. 590-597.

LANGER, William L. **An Encyclopedia of World History**. Boston: Houghton Mifflin Company, 1972.

McCLOSKEY, Deirdre e THOMAS, Richard. Overseas trade and empire 1700-1800. In Floud, Roderick and McCloskey, Deirdre N. **The Economic History of Britain since 1700**. Cambridge: Cambridge University Press, vol. 1 (1981), pp. 87-102.

MELLO, Evaldo C. **O Negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669**. Rio de Janeiro: Topbooks (2003).

MOSTERT, Tristan. Chain of Command: The Military System of the Dutch East India Company 1655-1663. **Universidade de Leiden**, Dissertação de Mestrado do Departamento de História (2007).

MUELLER, Bernardo. **How the East was lost: Institutions, Persistence and Reversal of Fortune in 16th Century Portuguese Empire**. Apresentação Conferência ISNIE, 17 de junho de 2011.

NARITOMI, Joana; SOARES, Rodrigo & ASSUNÇÃO, Juliano. Rent Seeking and the Unveiling of 'De Facto' Institutions: Development and Colonial Heritage within Brazil. **Working Paper** (Março de 2007).

NORTH, Douglass. Institutions. **The Journal of Economic Perspectives**, Vol. 5, No. 1 (1991), pp. 97-112.

_____. Institutional Competition. **Working Paper** (1994).

PEREIRA, Antônio. The Urgent Empire: Portugal between 1475 and 1525. **e-JPH**, Vol. 4, No. 2 (2006).

REI, Claudia. The Organization of Eastern Merchant Empires. **Working Paper** (Janeiro de 2011).

_____. Turning Points in Leadership: Shipping Technology in the Portuguese and Dutch Merchant Empires. **Working Paper** (Outubro de 2014).

SCHAMA, Simon. **The Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in the Golden Age**. Nova York: Vintage Books, 1997.

SHIKIDA, Cláudio. Companhias Privilegiadas de Comércio: Um Esboço Inicial com Ênfase em Problemas de Agência. **Ibmec MG Working Paper, WP16** (2004).

_____. Apontamentos sobre a Economia Política da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. **Revista de Economia e Administração**, v. 6, p. 1-2, 2007.

STEENSGAARD, Niels. **The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade**. Chicago: The University of Chicago Press, 1973.

_____. **The Dutch East India Company as an Institutional Innovation**. Cambridge: Cambridge University Press (1982).

STOCK, J & YOGO, M. Testing for Weak Instruments in Linear IV Regression. In: Andrews DWK **Identification and Inference for Econometric Models**. New York: Cambridge University Press; 2005. pp. 80-108.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia 1500-1700**. Londres: Pearson Education, 1993.

TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos. O Brasil Colônia – 1500/1750. In: LINHARES, Maria Yedda (Org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

WALDINGER, Maria. Colonial Missionaries and Long Run Development in Mexico.
Working Paper (Maio de 2013).

WALLERSTEIN, Immanuel. **The Capitalist World-Economy**. Cambridge: Cambridge
University Press (1974).

Anexo - Dados

Apresentam-se, a seguir, informações a respeito dos dados utilizados ao longo da dissertação. As informações a respeito dos dados utilizados para a variável instrumental já foram explicitadas no texto e não serão tratados neste anexo.

Comércio e navegação. Os dados para o fluxo de comércio entre 1500 e 1800 foram extraídos de de Vries (2003). No entanto, os dados de de Vries não contemplam as décadas entre 1800 e 1850, nem dados a respeito da Espanha, uma vez que o país não usava a rota pelo Cabo da Boa Esperança para o comércio colonial com a Ásia. Como não havia uma fonte de dados década a década nesse período, buscamos apenas dados referentes à década de 1850, para a qual Acemoglu et al. (2005) traz dados sobre instituições e comércio (embora o escopo dos autores seja mais amplo e inclua o comércio colonial não apenas com a Ásia, mas também com as Américas e a África).

Para a década de 1850, usamos, quando possível, os dados presentes em Acemoglu et al. (2005). Quando não constavam da base de dados dos autores, recorreremos às mesmas extrapolações que eles fazem para construir sua base. No *working paper* de 2002, onde os autores discutem de forma mais detalhada a construção da base de dados do artigo de 2005, eles usam como referência os dados de Maddison (2001) sobre o aumento da capacidade do transporte marítimo durante o século XIX (quando surge o barco a vapor). Os autores notam que, entre 1800 e 1850, o volume total das embarcações teria aumentado de algo entre 3.950.000 toneladas (valor referente a 1780) e 5.880.000 toneladas (valor referente a 1820) para 14.600.000 toneladas em 1850. Dessa forma, Acemoglu et al. assume que o comércio colonial aumentou na mesma proporção que o volume total das embarcações e multiplicam os valores totais em 1800 por três.

Para obter os dados referentes a Inglaterra e Holanda, foi realizado exercício de engenharia reversa para descobrir, comparando os dados nos anos coincidentes entre a base de dados de de Vries e de Acemoglu et al., qual era a proporção do comércio colonial desses países referentes às trocas com a Ásia (apresentados por de Vries) em relação ao total das trocas (apresentado por Acemoglu et al.).

Os dados de comércio colonial em Acemoglu et al. consistem em uma construção criada por eles de “viagens equivalentes”, a qual consiste no valor de uma viagem de ida-e-volta equivalente a 400 toneladas de peso morto (*deadweight tonnage*).

Os dados de de Vries sobre a tonelada das embarcações já estão em toneladas de peso morto e informam o número de viagens. Por exemplo, na base de Acemoglu et al., entre 1780 e 1790, 144.093 toneladas de peso morto retornaram da Ásia para portos holandeses em 197 navios, o que resulta em 731,44 toneladas por embarcação. Os mesmos dados para a Inglaterra indicam volume ligeiramente superior, 780 toneladas por navio, para o mesmo período. Os dados de de Vries também informam o número de embarcações que partiam da Europa com destino à Ásia e as que retornaram. Desse modo, podemos calcular do número de navios que retornam da Ásia que são utilizados na base de Acemoglu et al. quantos deveriam ter partido da Europa e não retornaram (por causa de naufrágio, vida útil ou por se destinarem ao comércio intra-asiático). Na década de 1750, para cada 192 navios que partiam da Inglaterra com destino à Ásia, 171 retornavam desse continente. Nesse caso, a proporção de navios que retornam para navios que partem é de 1,123. Para a Holanda, esse valor é aproximadamente 1,4. Com esses dois artifícios podemos realizar a engenharia reversa dos dados de Acemoglu et al. e obter os valores na forma que estamos utilizando, isto é a capacidade total dos navios que partiam em direção à Ásia. Fazemos isso calculando, com base nos dados de 1780 – década que parece ter sido tomada por base para os dados de 1800 em Acemoglu et al. – quanto da participação no comércio total eram compostas por trocas com a Ásia e aplicamos ao total de comércio apresentado para Holanda e Inglaterra em 1850.

Para os demais países, multiplicamos por três o nível em 1800. Isso não é feito para os países cuja série acaba antes de 1800: Suécia e Bélgica. Apesar da grande margem para imprecisão, essa extrapolação atua contra a hipótese deste trabalho ao, potencialmente, subdimensionar as trocas de Inglaterra e Holanda e superdimensionar as trocas dos demais países, aumentando o volume de embarcações enviadas pelos países que apresentaram pior desempenho em termos de desenvolvimento institucional no período.

Com relação aos dados para a Espanha, eles foram construídos com base nas informações disponíveis a respeito da rota Manila-Acapulco, que esteve limitado pela Coroa a duas embarcações por ano, e os parâmetros informados por de Vries sobre a capacidade das embarcações portuguesas (que extrapolamos para os dados espanhóis).

Galeão de Manila. A rota de comércio entre Acapulco e as Filipinas foi uma das mais duradouras rotas de comércio com a Ásia e uma das menos exploradas no estudo sobre o comércio global com a Ásia pelas rotas marítimas a partir do século XVI. A rota era a única alternativa ao Cabo da Boa Esperança nesse período, mas os custos mais

elevados e o controle mais forte da Coroa espanhola sobre essa rota contribuíram para torná-la marginal no total das trocas com a Ásia. As Filipinas não eram dotadas de recursos naturais para serem extraídos de forma pronta como ouro, prata e especiarias. Sua principal função no comércio com a Ásia foi de servir de entreposto para o comércio espanhol com a China e o resto da Ásia.

A expedição de Fernão de Magalhães chegou em 1521 às Filipinas – quando morreu o navegador –, mas apenas em 1565, após as tentativas de Saavedra (1529), Cabrillo (1542) e de la Torre (1543), as expedições comandadas por Urdaneta e Arellano descobriram, em 1565, a rota leste que ligaria a Ásia e a América pelo Pacífico, a *tornaviaje*.

O Galeão de Manila era monopólio da Coroa espanhola. Durante seus primeiros anos, o tráfego pela via do Pacífico não era regulamentado e 3 a 4 navios partiam a cada ano. A partir de 1593, por pressão dos comerciantes de Sevilha, uma Ordenação Real de Felipe II limita o tráfego a duas embarcações de 300-560 toneladas por ano. No entanto, esse limite parece ter sido desrespeitado com frequência. Uma inspeção em 1637, no porto de Acapulco, revelou que a carga excedia em 10 vezes o máximo permitido (McCarthy, 1993). Por isso, preferimos utilizar os dados de toneladas por embarcação para os portugueses nos séculos XVI (668 toneladas) e XVII (648 toneladas) e aplicar ao número de embarcações na rota, 3,5 por ano entre 1565 e 1593, e 2 por ano após a Ordenação Real.

No século XVIII, os dados sobre as embarcações sugerem que a capacidade das embarcações trafegando na rota entre Manila e Acapulco havia aumentado de forma significativa, excedendo em muito as 1.000 toneladas por embarcação. Com efeito, a *Nuestra Señora del Rosario*, que operou entre 1746 e 1761, tinha 1.700 toneladas e a *Santísima Trinidad*, 2.000. Com base nessas informações, suporemos 1.200 toneladas por navio entre 1700 e 1815. Durante esse século, a Espanha liberalizou o comércio com Manila e navios passaram a partir diretamente da Espanha para as Filipinas por meio da rota do Cabo da Boa Esperança. Dada a ausência de fonte e os indícios de que o desempenho da Real Companhia de Comércio, criada em 1785, mas já inoperante no fim do século, não foi expressivo, acreditamos que a suposição feita sobre a capacidade de carga dos navios é uma boa aproximação para a tendência das trocas entre Espanha e Filipinas durante o século XVIII. Com o início do processo da independência mexicana, foi apenas questão de tempo até que o serviço do Galeão de Manila se encerrasse. Em

1815, o Galeão fez sua última viagem e retornou do México vazio, pois os rebeldes mexicanos haviam confiscado a carga que partiria de Acapulco de retorno a Manila.

O Galeão mesclava interesses no comércio de mercadorias asiáticas e interesses estratégicos da Coroa em manter uma rota de provisionamento e de comunicação com a colônia asiática e não parece ter rendido os lucros que a exploração da rota de comércio pelo Cabo da Boa Esperança rendeu aos demais países europeus. Entre as principais preocupações da Coroa e que pode ter prejudicado a exploração colonial da rota era a tendência de que enormes fluxos da prata americana fossem desviados para a Ásia. Dessa forma, além das limitações de número de viagens e de tonelada das embarcações, a Coroa estabeleceu um limite ao montante de prata que se podia remeter às Filipinas anualmente (Escudier 2006).

Instituições. Os dados sobre controle sobre o executivo foram extraídos da base de dados de Acemoglu et al. (2005) e os dados sobre proteção para o capital foram tabulados a partir do *working paper* (2002) que antecedeu o artigo. Esses dados foram codificados pelos autores usando a metodologia do Polity IV, que atribui uma nota entre 1 e 7 aos países, sendo 1 os países com menor controle sobre o executivo e menor proteção para o capital e 7 os países com maior controle sobre o executivo e maior proteção para o capital. A base de dados do Polity IV começa em 1800. Para codificar os anos anteriores a 1800, os autores usaram como referência o trabalho de Langer (1972), uma enciclopédia histórica com foco em eventos constitucionais.

PIB. Para os dados referentes ao PIB dos países na base de dados, utilizamos as informações do PIB per capita de Maddison (2001), utilizadas por Acemoglu et al. (2005), e multiplicamos pelas informações referentes à população dos países (apresentadas a seguir). Para as décadas entre as observações da base de dados de Acemoglu et al. (2005), extraídas de Maddison (2001), obtivemos os valores da seguinte forma. No trabalho de Maddison (2001), o autor apresenta no apêndice B as estimativas de crescimento anual que usou para computar o PIB per capita entre 1500 e 1820. Apesar de o autor não mencionar as estimativas para cada século ou meio século de cada país, ele informa as estimativas que teria usado para determinados países em determinados períodos de tempo. Para Portugal e Espanha, por exemplo, o autor assume uma taxa de crescimento de 0,25% ao ano no século XVI, estagnação no século XVII e baixo crescimento no século XVIII. A respeito de Holanda e Inglaterra, o autor destaca

o crescimento ao longo de todo o período, quando esses países experimentaram o crescimento anual mais acelerado, com taxas de 0,28% e 0,27% respectivamente, França teria crescido a 0,16%, Bélgica a 0,13% e Áustria, Dinamarca e Suécia a 0,17%. No entanto, ao confrontar essas taxas com os dados do autor, não há uma equivalência direta entre os dados de crescimento entre duas observações e as taxas mencionadas no texto. Nesse caso, preferimos utilizar a taxa implícita de crescimento entre as observações para estimar o produto. Embora não coincidam perfeitamente com os dados explicitados no texto, a dinâmica das taxas de crescimento entre as observações e as mencionadas pelo autor não diferem significativamente.

PIB Asiático. Este indicador foi criado para testar a hipótese de Subrahmanyam de que o declínio português decorreu da reordenação e do fortalecimento dos países asiáticos entre a chegada dos portugueses e das demais potências europeias. Para mensurar a variação do poder asiático nesse período, usaremos estimativas para a população e para o PIB asiático. Os dados que temos disponíveis são para China, Índia e Japão. As informações sobre população são extraídas de Acemoglu et al. (2005). Nesse trabalho, não havia dados sobre a população japonesa, apenas sobre o PIB per capita. Obtivemos os dados sobre o Japão da base de dados Clio Infra. Os dados sobre PIB per capita foram obtidos em Acemoglu et al. (2005), que utilizam Maddison (2001). Quando os dados sobre determinado ano estavam ausentes, usamos a variação entre o PIB per capita de Clio Infra para calcular o valor ausente. Apesar de os valores diferirem em termos absolutos, a tendência entre essa base e os dados de Maddison são os mesmos. Multiplicamos essas duas variáveis para obter a estimativa do PIB asiático nesse período.

População e população asiática. Os dados sobre população foram obtidos da base de dados de Acemoglu et al. (2005), extraído, segundo os autores, de McEvedy e Jones (1978). Esses serviram de base também para obter os dados de China, Índia e Japão, os quais foram complementados pelos disponíveis na base de dados Clio Infra, quando ausente da base de Acemoglu et al. A população desses três países asiático foi somada (como feito com o PIB asiático) para obter um indicador do fortalecimento dos países asiáticos.

Nome da variável	Descrição	Fonte e observações
country	Nome do país	Acemoglu et al. (2005). Na base consta Bélgica e Áustria referentes aos mesmos dados. Isso decorre do fato de que, no período de interesse, o território hoje identificado com a Bélgica estava sob domínio da Áustria dos Habsburgo, sendo conhecida como Países Baixos Austríacos. A legislação e os monopólios eram concedidos desde Viena, mas a operação e o financiamento eram controlados desde Antuérpia e partiam de Oostende. Os resultados apresentados na dissertação referem-se àqueles referentes à Bélgica. Todas as regressões também foram feitas usando os dados para a Áustria no lugar da Bélgica, sem alterações relevantes nos resultados.
countryid	Integral associada a cada país	Portugal =1; Holanda =2; Inglaterra=3; França=4; Dinamarca=5; Bélgica=6; Suécia=7; Espanha=8; Áustria =9.
date	Tempo	As observações vão do ano 1500 até 1800, por década. Há observações para a década de 1850, obtidas de Acemoglu et al. (2005).
n_depart	Número de navios partindo da Europa	de Vries (2003). Não inclui dados para Espanha e para o período de 1800-1850.
ton_depart	Tonelada equivalente partindo da Europa	de Vries (2003). Não inclui dados para Espanha e para o período de 1800-1850.
n_revpersonnel	Total de passageiros	de Vries (2003). Não inclui dados para Espanha e para o período de 1800-1850. Total de passageiros inclui indivíduos não associados diretamente com o comércio, como religiosos, militares, artesãos e outros passageiros.
totalpopulation	População dos países	AJR (2005). Obtido, segundo os autores, de McEvedy e Jones (1978).
sjcodeconsec2	Controle sobre o Executivo	AJR (2005). Autores construíram indicador da qualidade das instituições a partir da metodologia do Polity IV e com base na obra de Langer sobre mudanças constitucionais (1972) para os anos de 1500 a 1800. A partir desse ano, os dados são da própria Polity IV.
sjcodeprotecap	Proteção para o capital	AJR (2002). Autores construíram indicador da qualidade das instituições a partir da metodologia do Polity IV e com base na obra de Langer sobre mudanças constitucionais (1972) para os anos de 1500 a 1800. A partir desse ano, os dados são da própria Polity IV. Esse dado não foi usado no artigo

		publicado em 2005, mas consta no working paper de 2002, de onde foi possível tabular os dados utilizados nesta base.
catholic	Dummy para identificar os países católicos	Católicos = 1; Portugal, França, Áustria-Bélgica, Espanha. Protestantes = 0; Países Baixos, Inglaterra, Dinamarca, Suécia.
iberic	Dummy para países ibéricos	Ibérico = 1; Portugal e Espanha. Não ibérico = 0; demais.
gdp	PIB	Obtido a partir da multiplicação do PIB per capita de Maddison (2001) e da população total da base de Acemoglu et al. (2005), extraída de McEvedy e Jones (1978).
asiangdp	PIB da Ásia	Soma dos PIBs de China, Índia e Japão, calculados da mesma forma que o PIB dos países europeus. Quando os dados não foram encontrados nas bases principais, usamos os dados da base Clio Infra.
asianpop	População da Ásia	Soma da população de China, Índia e Japão, obtida da mesma forma que a dos países europeus. Quando os dados não foram encontrados nas bases principais, usamos os dados da base Clio Infra.
